# Das Basler Speditionsgewerbe

**Inaugural-Dissertation**

zur Erlangung der Würde eines Doktors
der Staatswissenschaften der Philosophisch-
Historischen Fakultät der Universität Basel

vorgelegt von

**Walter Eggli**

von Laufen-Uhwiesen

1942

Graphische Werkstätten H. R. Sauerländer & Co., Aarau

# Das Basler Speditionsgewerbe

**Inaugural-Dissertation**

zur Erlangung der Würde eines Doktors
der Staatswissenschaften der Philosophisch-
Historischen Fakultät der Universität Basel

vorgelegt von

**Walter Eggli**

von Laufen-Uhwiesen

1942

Graphische Werkstätten H. R. Sauerländer & Co., Aarau

Genehmigt von der Philosophisch-Historischen Fakultät auf Antrag der Herren Professoren Dr. F. Mangold und Dr. E. Salin.

Basel, den 20. Dezember 1940.

E. Bonjour,
Dekan.

Die vorliegende Dissertation erscheint unter demselben Titel gleichzeitig im Buchhandel als Band IV der von den Herren Professoren Bachmann, Büchner, Großmann, Mangold, Nabholz, Rappard und Wehrli herausgegebenen Sammlung «Schweizerische Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialwissenschaft», im Verlag H. R. Sauerländer & Co., Aarau.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meiner Frau gewidmet

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41546710_0140

# Inhaltsverzeichnis.


Inhaltsverzeichnis . . . . . V
Quellenverzeichnis . . . . . VII
Vorwort . . . . . XIII
Entstehung und Entwicklung des Basler Speditionsgewerbes . . . . . 1
Vorbemerkung: Begriffliches . . . . . 1
1. Anfänge und Entwicklung des Basler Speditionsgewerbes bis zum Aufkommen der Eisenbahnen . . 2
a) Der Kaufmann als Frachtführer . . . . . 2
b) Die Handels- und Transportgesellschaften, insbesondere die Condotta 2
c) Fuhrgewerbe und Spedition . . . . . 7
d) Schiffahrt und Spedition . . . . . 13
e) Handel und Spedition. Die Ausgliederung der Hilfsgewerbe des Handels 19
f) Kaufhaus und Spedition . . . . . 21

2. Die Entwicklung des Basler Speditionsgewerbes seit dem Aufkommen der Eisenbahnen bis zum Jahre 1939 . . . . . 25
a) Die Entwicklung des Basler Speditionsgewerbes seit dem Aufkommen der Eisenbahnen bis zum Jahre 1914 . . . . . 25
1. Die Eisenbahnen und ihre Wirkungen auf das Speditionsgewerbe 25
2. Die technischen Eisenbahnprobleme . . . . . 28
3. Die wirtschaftlichen Eisenbahnprobleme, insbesondere die Tarifprobleme . . . . . 29
4. Die Tarifreform und das Sammelladungsgeschäft der Spediteure 30
5. Das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr 33
6. Die Eisenbahnverstaatlichung . . . . . 34
7. Der Verkehrsaufschwung . . . . . 36
b) Die Entwicklung des Basler Speditionsgewerbes von 1914—1939 . . . . . 37
1. Das Speditionsgewerbe im Weltkrieg 1914—1918 . . . . 37
2. Das Speditionsgewerbe in der Zeit von 1919—1939 . . . . 40
a) Die Nachkriegsprobleme der Eisenbahnen, insbesondere die Organisation der sogenannten begleiteten Spezialgüterzüge . 40
b) Die Normalisierung des internationalen Güterverkehrs . . 41
c) Der Antagonismus zwischen Verkehrsvervollkommnung und Wirtschaftspolitik . . . . . 42
d) Die Strukturänderungen der Verkehrswirtschaft . . . . 43
aa) Die Basler Rheinschiffahrt, insbesondere die Aufnahme des Stückgutverkehrs . . . . . 44
bb) Das Aufkommen des Lastkraftwagens. Das Speditionsgewerbe und das Problem Schiene—Straße . . . . 45
cc) Der Luftfrachtverkehr . . . . . 49
e) Die Konkurrenzverhältnisse innerhalb des Speditionsgewerbes. Die Konzentrationsbewegung. Der Ruf nach Staatshilfe . . 51

Anhang: Tabellen . . . . . 57

Tabelle I: Frachtberechnung Basel—Mailand 1829 . . . . 58
Tabelle II: Platzspesen Basel 1829 . . . . . 58
Tabelle III: Basler Güterverkehr 1841 und 1848 . . . . 59
Tabelle IV: Basler Eisenbahngüterverkehr 1938 . . . . 59
Tabelle V: Güterverkehr der Basler Stationen der Schweizerischen Bundesbahnen 1938 . . . . . 60
Tabelle VI: Güterbootverkehr auf dem Rhein 1923—1937 . . 60
Tabelle VII: Schweizerischer Luftverkehr 1922—1938 . . . 61
Tabelle VIII: Basler Zollverkehr 1938 . . . . . 61

# Quellenverzeichnis.


Basler Wirtschaftsführer. Herausgeg. von F. Mangold, Basel 1933.

*von Beckerath*, Erwin, Die Seehafenpolitik der Deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung, Berlin 1918.

*Bismarck*, Otto, Der Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen in Deutschland unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse in der Provinz Hannover, «Staat und Wirtschaft, sozialwissenschaftliche Studien», herausgegeben von Dr. Hans Ritschl, Bonn 1933.

*Blumenstein*, Ernst, und *Gaßmann*, Arnold, Die schweizerische Zollgesetzgebung, Bern 1927.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Bundesbeschlusses über den Transport von Personen und Sachen mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Straßen (vom 18. Juni 1937).

*Bruegelmann*, Hermann, Systematische Darstellung von Lagergeschäft und Lagerscheinwesen, Diss. Basel 1930.

*Büsch*, Johann Georg, Zusäze zu seiner theoretisch-praktischen Darstellung der Handlung in ihren mannigfaltigen Geschäften, 2. Bd., Hamburg und Lübeck 1800.

*Couchepin*, René, Haftung und Regreß der mehreren Frachtführer nach schweizerischem, deutschem und französischem Recht, Diss. Basel 1933.

*Custer*, Otto, Der Speditionsvertrag im schweizerischen Obligationenrecht. Diss. Bern 1902.

*Dietz*, Alexander, Frankfurter Handelsgeschichte, 3. Bd., Frankfurt a. M. 1921.

*Dietz*, Herwig, Die Organisation einer Speditionsunternehmung im Güterfernverkehr mit Kraftwagen, Diss. München 1935.

*Dumont*, Marc, Haftung des Spediteurs, Diss. Bern 1939.

*Engländer*, Oskar, Theorie des Güterverkehrs und der Frachtsätze, Jena 1924.

*Förter*, Karl, Binnenverkehr und wirtschaftliche Gliederung der Stadt Basel, Diss. Basel 1931.

*Frey*, Robert, Das Fuhrwesen in Basel von 1682—1848 mit besonderer Berücksichtigung der schweizerischen Fuhren. Ein Beitrag zur Verkehrsgeschichte der Schweiz, Diss. Basel 1932.

*Geering*, Traugott, Die Basler Bankfirma Ehinger & Cie. 1810—1910, Basel 1910.

— — Handel und Industrie der Stadt Basel, Basel 1886.

— — Christoph Merian 1800—1858, Gedenkschrift aus Anlaß der 50jährigen Wiederkehr seines Todestages (22. August 1858), Basel 1908.

— — Die wirtschaftlichen Kräfte Basels. Separat-Abdruck aus «Basel, ein Stadtbuch», Basel o. J. (1932?).

*Goerres, Wilhelm*, Das deutsche Speditionsgeschäft im nationalen und internationalen Verkehre, Diss. Tübingen 1909.

*Graß*, Klaus, Binnenschiffahrtsspedition. Die Organisation und Betriebstechnik im Speditions-Großbetrieb der Rheinschiffahrt, Diss. Frankfurt 1927.

*Grünberg*, Siegmund, Das europäische Speditionsrecht. Sammlung von Darstellungen des Speditions- und Privatlagerrechtes, Wien 1929.

Hamburg — 50 Jahre Zollanschluß — 50 Jahre Freihafen. Eine Jubiläumsschrift zur 50. Wiederkehr des Anschlusses Hamburgs an den Deutschen Zollverein und der Grundsteinlegung zu dem Freihafen in seiner heutigen Gestalt, Hamburg 1938.

Handbuch der Schweizerischen Volkswirtschaft, Bern 1939.

Handwörterbuch der Schweizerischen Volkswirtschaft, Sozialpolitik und Verwaltung. Herausgeg. von N. Reichesberg, Bern 1911.

*Hecht*, Rudolf Rëuben, Die Frachtenbildung in der Rheinschiffahrt. Preistheoretische Studie, Diss. Heidelberg 1933.

*Heider*, Otto, Das Tarifwesen der Eisenbahn, Leipzig 1914.

*Heinrich*, Richard, Der Spediteur in der modernen deutschen Volkswirtschaft, Diss. Heidelberg 1913.

*Helbok*, Klaudia, 500 Jahre Frachtführer. Vom Mailänder Boten aus Fußach am Bodensee zur Spedition Gebrüder Weiß, Bregenz o. J. (1937?).

*Hellauer*, Josef, Güterverkehr. Ein Lehr- und Handbuch für Studierende und für die Wirtschaftspraxis, Jena 1938.

*Hempen*, Wilhelm, Die Organisation der deutschen Verkehrswirtschaft, insbesondere die Unternehmungsformen in den einzelnen Verkehrszweigen. Verkehrswirtschaftliche Forschungen Heft 10, Münster (Westf.) 1937.

*Hermann*, Friedrich Benedict Wilhelm, Staatswirtschaftliche Untersuchungen, 2. Aufl., München 1870.

*Hirsch*, Julius, Kapitalbindung in Industrie, Handel und Verkehr, in Kapital und Kapitalismus. Herausgeg. von Bernhard Harms, Bd. 2, Berlin 1931.

*His*, Eduard, Basler Handelsherren des 19. Jahrhunderts, Basel 1929.

*Höppel*, Paul, Die Spedition und ihre Stellung im Wirtschaftsleben, Auszug aus Diss. Rostock 1925.

Industrie und Wirtschaft in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Land. Eingeleitet von F. Mangold, Basel 1936.

*Jenne*, Willy, Volkswirtschaftliche Erörterungen über eine schweizerische Meerschiffahrt, Basel 1919.

*Lenk*, Max, Die Konzentrationsbewegung im deutschen Speditionsgewerbe, Diss. Rostock 1926.

*List*, Friedrich, Über die Eisenbahn von Mannheim nach Basel, in Friedrich List. Schriften zum Verkehrswesen. Herausgeg. von v. Beckerath und Stühler, Bd. 3, 1. Teil von Friedrich List. Schriften, Reden, Briefe. Herausgeg. von v. Beckerath, Goeser, Lenz, Notz, Salin, Sommer, Berlin 1929.

*Mangold*, Fritz, Die Statistisch-volkswirtschaftliche Gesellschaft zu Basel 1870 bis 1930 im Rahmen der wirtschaftlichen Entwicklung Basels und seiner Einrichtungen für das wirtschaftswissenschaftliche Studium, Basel 1931.

— — Der schweizerische Transithandel. Die Ergebnisse einer Enquete, in Zeitschrift für schweizerische Statistik und Volkswirtschaft, 71. Jg. 1935, Bern 1935.

*Mayer*, Leopold, Speditionsgeschäft und Speditionsbetrieb. Berlin und Wien 1933.

*Meyer*, Norwin, Der Speditionsvertrag nach schweizerischem Recht, Diss. Bern 1931.

*Miescher*, Otto, Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Ausnahmetarife der Schweizerischen Bundesbahnen, Diss. Basel 1932.

*Neukirch*, Erich, Einzelne Fragen um die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen, Diss. Göttingen 1933.

*Ochsé*, John, Der Speditionsvertrag im schweizerischen Recht nach den Allgemeinen Bedingungen des Schweizerischen Spediteuren-Verbandes vom 29. Januar 1932 unter besonderer Berücksichtigung des deutschen und französischen Speditionsrechts, Diss. Zürich 1934.

*Paillard*, Armand, Les tarifs de chemins de fer en matière de marchandises, Thèse Lausanne 1929.

*Pirath*, Carl, Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft, Berlin 1934.

*Puttinger*, Herbert, Frachtenkontrollbüros, Diss. Frankfurt 1932.

Ratschlag der Regierung des Kantons Basel-Stadt vom 14. Februar 1907 betreffend Erteilung einer Konzession für Anlagen und Einrichtungen auf dem Schiffmühleareal zum Zwecke der Güterbeförderung auf dem Rhein.

*Saitzew*, Manuel, Die volkswirtschaftlichen Aufgaben und die wirtschaftspolitische Behandlung der Eisenbahnen. Ein Beitrag zur Beurteilung des Wettbewerbes zwischen Eisenbahn und Automobil, Bern 1932.

*Salin*, Edgar, Standortsverschiebungen der deutschen Wirtschaft, in Strukturwandlungen der Deutschen Volkswirtschaft. Herausgeg. von Bernhard Harms, 1. Bd., Berlin 1929.

*Savary des Bruslons*, Jacques, Dictionnaire universel de commerce etc., Amsterdam 1726.

— — Dictionnaire universel de commerce etc., Paris 1748.

*Sax*, Emil, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Bd. 1: Allgemeine Verkehrslehre, 2. Aufl. Berlin 1918 und Bd. 3: Die Eisenbahnen, 2. Aufl. Berlin 1922.

*Schaller*, Alfred, Der Basler Rheinhafen in seiner Bedeutung für die Schweizerischen Bundesbahnen, Diss. Basel 1937.

*Schulte*, Aloys, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluß von Venedig, Leipzig 1900.

Schweizer, so dient Euch der Welthafen Antwerpen. Herausgeg. von der Stadtverwaltung Antwerpen (Ökonomisches Amt des Hafens), Antwerpen 1937.

*Senckpiehl*, Richard, Das Speditionsgeschäft nach deutschem Recht, Hannover 1907.

*Sombart*, Werner, Der moderne Kapitalismus, Bd. II, 1. Halbbd., München und Leipzig 1917.

*Stern*, Hans, Die Grundlagen des Wettbewerbes und der Geschäftspolitik in der internationalen Spedition, Diss. Wien 1938.

*Täuber*, Carl, Schweizerische Verkehrslehre, Zürich 1907.

Urkundenbuch der Stadt Basel, Bd. 1. Bearbeitet durch Rud. Wackernagel und Rud. Thommen, Basel 1890.

*Vadnai*, Eugen, Die Geschichte des Speditionsgeschäftes, Budapest 1925.

Volkswirtschafts-Lexikon der Schweiz. Herausgeg. von A. Furrer, Bern 1885—1892.

*Wackernagel*, Rudolf, Geschichte der Stadt Basel, Basel 1907—1924.

*Weber*, Adolf, Volkswirtschaftslehre, 4. Bd.: Handels- und Verkehrspolitik, München und Leipzig 1933.

*Weisel*, Herbert, Das Nürnberger Speditionsgewerbe im Rahmen des deutschen Speditionsgewerbes. Diss. Nürnberg 1933.

*Weygand*, Johannes, Die Grundzüge der Kundenversicherung (Generalversicherung der Speditions- und Lagergüter) mit einer Einleitung über das Interesse als Element der Sachversicherung, Diss. Leipzig 1914.

Wörterbuch der Volkswirtschaft. Herausgeg. von L. Elster, Jena 1911.

*Wurstisen*, Christian, Baszler Chronick Darin alles/was sich in Oberen Teutsche Landen/nicht nur in der Statt und Bistumbe Basel ... zůgetragen etc., Basel 1580.

*Zeidler*, Heinz, Der Zwischenspediteur, Diss. Leipzig 1932.

20 Jahre schweizerischer Luftverkehr. Im Auftrag der Swissair zusammengestellt von Dr. W. Dollfuß etc., Zürich 1939.

## Berichte, Zeitschriften, statistische Publikationen und andere Periodica.

Basler Handlungs-Schema 1789.
Basler Jahrbuch.
Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde.
Berichte über Handel und Industrie der Schweiz. Erstattet vom Vorort des Schweizerischen Handels- und Industrievereins.
Deutsche Versicherungs-Zeitung.
Deutsch-Schweizerische Wirtschaftszeitung.
Eisenbahn-Amtsblatt.
Frachtendienst.
Jahrbuch der Schweizerischen Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung.
Jahresberichte der Handelskammer an den Basler Handels- und Industrieverein.
Jahresberichte des Schweizerischen Spediteuren-Verbandes.
Jahresberichte der Sesa Schweizerische Expreß A. G.
Magazin der Wirtschaft.
Der Motorlastwagen.
Post-Zeitschrift.
Die Rheinquellen.
SBB-Nachrichtenblatt.
Der Schiffsfrachtendienst.
Die Schweiz, ein nationales Jahrbuch.
Schweizerische Handelswissenschaftliche Zeitschrift.
Schweizerische Handelszeitung.
Schweizerische Zeitschrift für Volkswirtschaft und Sozialpolitik.
Schweizerische Verkehrs- und Tarifzeitung (von 1925 bis 1932: Schweizerische Speditions- und Tarifzeitung).
Statistisches Jahrbuch der Schweiz.
Statistisches Jahrbuch der Schweizerischen Bundesbahnen.
Der Strom.
«transport».
Die Volkswirtschaft. Wirtschaftliche und sozialstatistische Mitteilungen.

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr.
Zeitschrift für handelswissenschaftliche Forschung.
Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft.
Zeitschrift für schweizerische Statistik und Volkswirtschaft.
Zeitschrift für Verkehrswissenschaft.

## Urkundenmaterial

aus dem Staatsarchiv Basel-Stadt.

*Fuhrwesen, Schiffahrt und Eisenbahnen.*

Italienische Condotta. 1500—1669.
Straßen im Badischen und im Österreichischen, Breisgauer Route, Fuhr- und Frachtwesen mit Frankfurt. 1592—1844.
Elsässer Route. Fuhr- und Frachtwesen mit Straßburg. Route vom Elsaß ins Bistum. 1670—1791.
Fuhr- und Frachtwesen von Basel nach der Schweiz überhaupt. 1750—1835.
Fuhr- und Frachtwesen überhaupt. 1762—1850.
Gotthardstraße (Straße von Basel nach Italien).
Rheinschiffahrt und Flößerei. Allgemeines und einzelnes. 1413—1885.
Rheinschiffahrt. Frachten 1906—1911.
Eisenbahn-Acten: Transport- und Frachtwesen 1864—1911.
Eisenbahn-Acten: Internationales Eisenbahntransportrecht 1878—1881.

*Kaufhaus und Directorium der Kaufmannschaft.*

Kaufhaus-Acten: Allgemeines und einzelnes 1386—1865. — Copierbücher 1830—1848. — Jahresberichte der Kaufhauskommission 1834 bis 1862. — Lagerung, Auf- und Abladung, Spedition, Camionnage, Kaufhauswägelein, Kaufhausfuhre, Umladen außerhalb des Kaufhauses 1627—1858. — Bestätereien. Allgemeines und einzelnes 1715 bis 1857. — Camionnageverkehr mit den Bahnhöfen überhaupt 1858—1860. — Camionnage und Bestäterei der französischen Bahn 1845—1867. — Camionnage und Bestäterei der Badischen Bahn, Niederländer Bestäterei 1848—1864. — Camionnage und Bestäterei der Centralbahn 1855—1860. — Lagerhäuser und Petroleummagazin 1854 bis 1874. — Lagerscheine und Warrants 1863—1894. — Vermietung der Lagerhäuser durch die Centralbahn 1883—1884.

Kaufhaus-Protokolle.

Protokolle des Directoriums der Kaufmannschaft 1709—1799.

*Zoll-, Handels- und Transitwesen.*

Zoll-Acten: Zoll überhaupt 14. Jh.—1861.
Baslerische und schweizerische Handels-, Transit- und Zollverhältnisse 1644—1885.

## Persönliche Informationen.

*Speditionsfirmen:*

Aktiengesellschaft Bronner & Cie. (Matzdorf, Stöcklin). — Aktiengesellschaft Danzas & Cie. (Collaud, Furler, Hatt, Dr. Jenne, Marti, Roth, Schaub, Stammbach, Sutter). — American Express Co. Inc. (Weber). — Basler Lagerhausgesell-

schaft (Ruch). — Blaufriesveem A.G. vorm. Hediger & Co. (Weiß). — Charles Braendli A.G. (Keller). — Buxtorf & Cie. A.G. (Buxtorf). — Goth & Co. A.G. (Ferdinand Goth). — Jacky, Maeder & Cie. (Kleinert, Salathé). — Hans Im Obersteg & Cie. A. G. (Frau Felber, Völlmy). — * * * — Internationale Transportgesellschaft Gebrüder Gondrand (Bühler). — Schneider & Cie. (Frl. Schneider). — Transport A. G. Chs. Natural (Scherer). — J. Véron, Grauer & Cie. A. G. (Stamm). — World Transport Agency Ltd. (King).

*Andere Privatfirmen.*

Basler Droschkenanstalt Settelen (Settelen). — Basler Freilager-Gesellschaft (Hediger). — Basler Transport-Versicherungsgesellschaft (Fürstenberger). — Gesellschaft für Chemische Industrie (Gysin). — Imhof & Dalcorso (Imhof). — Leder-Import A. G. (Schwabacher). — Magazine zum Globus (Dünki). — Magazine zur Rheinbrücke (Gysin). — Fritz Meyer A. G. (Voegtli). — Franz Rittmann, Internationales Tarifbureau (Rittmann). — «Roba» Schiffahrts-Agentur und Lagerhaus A. G. (Jenny). — Simonius, Vischer & Cie. (Schaub). — «Swissair» Schweizerische Luftverkehrs A. G. (Blauel). — Union Transport A. G. (Seyffert).

*Verbände.*

Speditionspersonal-Verband Basel (Stirnimann). — Verband Basler Spediteure (Sulzmann). — Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter (V. H. T. L.) (Heß).

*Öffentliche Unternehmungen und Ämter.*

Handelsregisteramt (Dr. Hartmann). — Konkursamt (Baumgartner). — Lagerhaus der Schweizerischen Bundesbahnen (Blaser). — Postamt Basel 17 (Bangeter). — Staatsarchiv Basel-Stadt (Dr. Bruckner). — Schweizerische Bundesbahnen (Schuster). — Schweizerisches Wirtschaftsarchiv (Frl. Kaufmann, Zügel).

# Vorwort.

Die verkehrswirtschaftliche Literatur hat sich — ohne selbst eine, der Bedeutung des Verkehrswesens in der arbeitsteiligen Wirtschaft entsprechende Stellung im wirtschaftswissenschaftlichen Schrifttum einzunehmen — bis heute vorzugsweise mit den einzelnen Verkehrsmitteln (so namentlich mit den Eisenbahnen) und mit den Problemen ihrer Technik und Betriebsweise beschäftigt. Auch die schweizerische Literatur macht hievon keine Ausnahme. Wir besitzen über unsere Verkehrsunternehmungen bis hinunter zu den kleinsten Regional- und Lokalbahnen eingehende Untersuchungen. Was aber fehlt, ist eine Betrachtung des Zusammenwirkens der einzelnen Verkehrsmittel und zwar sowohl im nationalwirtschaftlichen, als im kontinentalen und weltwirtschaftlichen Raume, wie es auf dem Gebiete der Güterbeförderung das private Speditionsgewerbe — als Mittler zwischen Verfrachter und Verkehrsunternehmung — in so hervorragendem Maße (wenn auch unauffällig) herbeizuführen imstande ist.

Liegt es in der verwirrenden Vielseitigkeit und Labilität der internationalen Spedition begründet, daß — abgesehen von rechtswissenschaftlichen Abhandlungen (Custer, Meyer, Ochsé, Marc Dumont) und einigen Aufsätzen in Handwörterbüchern und Zeitschriften (Täuber, Hatt, Jenne, Paul Dumont, Vadnai u. a.) — die gewerbsmäßige Transportvermittlung in der Schweiz literarisch noch sehr wenig Beachtung gefunden hat?

Die vorliegende Arbeit stellt sich nun die Aufgabe, das Versäumte nachzuholen. Zur Darstellung gelangt die Entstehung und Entwicklung des Basler Speditionsgewerbes und zwar zunächst bis zum Aufkommen der Eisenbahnen und sodann bis 1939. Das hierüber Ausgeführte kann wohl in mehr als einer Hinsicht auch Geltung für die schweizerische, wenn nicht für die binnenländische Spedition überhaupt, beanspruchen, gilt doch Basel — nach Traugott Geering — als «das Hauptquartier fast aller wichtigeren, international maßgebenden Speditionsunternehmen in Mitteleuropa»!

Außer der Buch- und Zeitschriftenliteratur — soweit sie mir zugänglich war — habe ich ausgiebig das im Schweizerischen Wirtschaftsarchiv und im Staatsarchiv Basel-Stadt vorhandene Quellenmaterial benützt. Weitere wertvolle Aufschlüsse erhielt ich in zahlreichen Besprechungen mit leitenden Persönlichkeiten der Wirt-

schaftspraxis und Verwaltung. Im übrigen verweise ich auf das Quellenverzeichnis. — Ich darf hinzufügen, daß ich — soweit es meine knappe Zeit erlaubt hat — keine Mühe gescheut habe, ein oft weit zerstreutes und mannigfaltiges Material zusammenzutragen, doch bin ich mir wohl bewußt, daß diese Abhandlung noch manche Lücken aufweist. Nichtsdestoweniger möchte ich die Erwartung aussprechen, daß damit ein bescheidener Beitrag zur schweizerischen Wirtschafts- und Verkehrsgeschichte geleistet sei! Darüber hinaus hoffe ich, daß es mir gelungen sei, dem Speditionsgewerbe den ihm seit langem gebührenden Platz in der schweizerischen Wirtschaftsliteratur gesichert zu haben.

Noch ist es mir ein Bedürfnis, Herrn Prof. Dr. F. Mangold für das lebhafte Interesse, das er meiner Arbeit entgegengebracht, und für seine wertvollen Anregungen meinen herzlichsten Dank auszusprechen. — Desgleichen danke ich allen jenen, die mir bereitwillig Material beigesteuert und mich durch Mitteilungen aller Art unterstützt haben. Ich habe mir erlaubt, ihre Namen den unter der Rubrik «Persönliche Informationen» des Quellenverzeichnisses aufgeführten Geschäftsfirmen und Ämtern in Klammern beizufügen.

Basel, im Sommer 1940.

Der Verfasser.

# Entstehung und Entwicklung des Basler Speditionsgewerbes.

*Vorbemerkung: Begriffliches.*

Spedition ist gewerbsmäßige Gütertransportvermittlung.

«In den Frachtgeschäften — schreibt Friedrich Benedict Wilhelm Hermann (Staatswirtschaftliche Untersuchungen, 2. Auflage, München 1870, S. 146) — schließen sich dem Handel (namentlich durch die Schiffahrt zur See und auf Flüssen, Canälen und Binnenseen und durch die Eisenbahnen) ausgedehnte und sehr complexe technische Geschäfte an, deren Vermittlung die Spedition besorgt».

Mannigfaltig sind diese «Hilfsgeschäfte der Fracht», denn sie umfassen nicht nur die Vermittlung und den Abschluß von Frachtverträgen, sondern auch eine Reihe weiterer Tätigkeiten wie die Überwachung des Transportes, die Besorgung der Lagerung, der Versicherung und der Verzollung der Güter, unter Umständen auch die eigentliche Frachtführertätigkeit, so beispielsweise im Fuhrwerks- und Lastkraftwagenverkehr. Deshalb ist — besonders für die Verhältnisse in der binnenländischen Spedition — die Begriffsdefinition Sombarts als zu eng abzulehnen.[1] Unter Spedition wollen wir also jene gewerbsmäßige Hilfstätigkeit verstehen, die zur Güterbeförderung nötig ist, mit Einschluß der (gelegentlichen) Frachtführertätigkeit.

---

[1] «Unter Spedition fassen wir alle diejenige Tätigkeit zusammen, die der Warenversand verursacht, soweit sie keine Transporttätigkeit ist». (Der moderne Kapitalismus, München und Leipzig 1917, Bd. II, 1, S. 333).

## 1. Anfänge und Entwicklung des Basler Speditionsgewerbes bis zum Aufkommen der Eisenbahnen.

### *a) Der Kaufmann als Frachtführer.*

Als der Zug orientalischer Waren nicht mehr durch Byzanz, sondern über das Mittelmeer und von da über die Alpen ging, erfuhr Basel eine kräftige Förderung.

Nach Wackernagel findet der Basler Transitverkehr seine erste urkundliche Erwähnung im Jahre 1223 anläßlich der Verpfändung des Zolles durch Bischof Heinrich von Basel an das Domkapitel, wobei von einem Durchgangsverkehr aus der Lombardei und Frankreich durch Basel die Rede ist.[2] [3]

Welche Personen leiteten nun diesen Transitverkehr? Waren es Kaufleute, selbständige Fuhrleute oder sogar Verkehrsvermittler, Spediteure?

Wir wissen, daß die Spediteurtätigkeiten anfänglich dem Kaufmann selber obliegen, «solange es noch kein selbständiges Transportgewerbe gibt, ihm allein, nachdem dieses entstanden ist, ihm in Gemeinschaft mit dem Frachtführer».[4]

Die Verkehrsunsicherheit veranlaßte den Kaufmann des Mittelalters dazu, seine Waren selber zu führen oder zum mindesten selber zu begleiten; gemeinsam mit anderen Handelsleuten zog er zu den Messen.

### *b) Die Handels- und Transportgesellschaften, insbesondere die Condotta.*

Mit der Ausdehnung des Geschäftskreises trat das Bedürfnis nach Vergesellschaftung auf: es entstanden die Handelsgesellschaften, die zunächst vorwiegend als Familiengesellschaften, später auch unter Zuziehung von fremden Gehilfen, den Faktoren gebildet wurden.[5]

---

[2] Wackernagel, Rudolf, Geschichte der Stadt Basel, Basel 1907, Bd. 1, S. 23.

[3] Urkundenbuch der Stadt Basel, Basel 1890, Bd. 1, S. 74 (Urkunde No. 103): «Noverint universi, ... quod nos obligavimus theloneum nostrum, quod datur de trossellis, sarcinis, mulis et equis transeuntibus per civitatem nostram Basiliensem sive de Lombardia sive Francia venientibus...».

[4] Sombart, Werner, Der moderne Kapitalismus, München und Leipzig 1917. Bd. II, 1. Halbbd., S. 333.

[5] Vgl. Schulte, Aloys, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluß von Venedig. Leipzig 1900, S. 667.

Wohl lag der Schwerpunkt ihrer Tätigkeit beim Transport, da dieser unerhörte Schwierigkeiten zu überwinden hatte; diese Gesellschaften deswegen als «Transportgesellschaften» zu bezeichnen, geht aber nicht an, denn sie führten in erster Linie den Transport ihrer Waren durch, der Waren, die sie selber eingekauft hatten und die sie auch wieder selber verkaufen wollten.

Wie verhält es sich nun mit den Handelsgesellschaften in Basel? Die Gesellschaft der Wiß[6] war durch enge Beziehungen mit Spanien verbunden. Von Basel aus wurden häufige Reisen «gen Persolonien» (Barcelona) ausgeführt, um die dortigen Faktoren zu unterstützen und zu kontrollieren. Das geschah in Verbindung mit der mächtigen Ravensburger Handelsgesellschaft.

Von noch größerer Bedeutung waren die Handelsgesellschaften, die den Warenzug zwischen Italien und Nordwesteuropa pflegten. Es heißt von ihnen, daß sie Gut «in fremden Landen fertigungsweise annehmen», so von Martin Busch und Jakob Lombard aus Basel.[7]

Aus dem Umstande, daß diese Tätigkeiten vielfach in den Händen von Italienern lagen, erklärt sich die Bezeichnung «Condotta», die nicht nur in Basel — wie Sombart meint — sondern auch anderswo, zum Beispiel in Frankfurt gebräuchlich war.[8] Aber der Ausdruck darf m. E. nicht im Sinne von «reiner» Transporttätigkeit, also losgelöst von jeder Handelstätigkeit verstanden werden.

Neben «Condotta», «Conducta», «Condúten» fand die Bezeichnung «Gútfertigerey» Verwendung; statt «Conduttiere», «Conduttore» sagte man «Gútfertiger».

Der Basler Gutfertiger war aber nicht — wie Sombart als Regel annimmt — ein Güterbestätter, sonst wäre es nicht verständlich, daß zum Beispiel der als Gutfertiger geltende Anthoni Socin sich (1561) beklagt, «daß der koufhusschriber, mein waren halb, mit den zollen anderst nit, dann wie einen anderen frömden halten will».[9]

---

[6] Vgl. Schulte, Aloys, Die Prozesse aus dem Handel von Hans und Heinrich Wiß, 1454—62, in Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde. Basel XX. Bd., 2. Heft, S. 344 f. — Vgl. Wackernagel, Rudolf, a. a. O., S. 520. — Vgl. Bischoff, Karl, Das Haus zur «Gens», in Basler Jahrbuch 1921, S. 120 f.

[7] Vgl. Geering, Traugott, Handel und Industrie der Stadt Basel. Basel 1886, S. 351, S. 401.

[8] Vgl. Dietz, Alexander, Frankfurter Handelsgeschichte. Frankfurt 1921, 3. Bd., S. 358. — In einer Eingabe der Frankfurter Kaufleute wird nämlich die «Conduttta» als die «Seele der Handlung» bezeichnet.

[9] Zoll-Acten A 1: Zoll überhaupt 14. Jh. — 1861. Staatsarchiv Basel-Stadt.

Über die wirtschaftliche Bedeutung der Condottaunternehmung der früheren Zeit ist wenig bekannt. Dagegen gestatten die Condotta-Akten des Basler Staatsarchivs über den Wettbewerb einer mailändischen und einer savoyardischen Condottagesellschaft um das Basler Transitprivileg einen überaus wertvollen Einblick in die Geschäftstätigkeit der Gutfertiger um die Wende des 16. Jahrhunderts.[10]

Bereits im Jahre 1579 hatte die mailändische Gesellschaft der Annone (bestehend aus Johann Ambrosio Danon, Johann Francisco Danon, Johann Angelo Verzasco und Johann Baptista de Bianchi)[11] für sich und ihre Gutgesellen,[12] Verwandten und Nachkommen eidgenössisches Geleit zuerkannt erhalten, alle Güter, ausgenommen Kriegsmaterial zu fertigen und zu führen. Jahrzehntelang beherrschten sie — zusammen mit den Gesellschaften der Volpi und Laurenti, die gleichfalls Mailänder Bürger waren, das Basler Condottageschäft im Verkehr zwischen Italien und den Niederlanden.

Aber im Jahre 1612 versuchte eine savoyardische Gesellschaft, die der Gabellioni, den Mailändern das Basler Geschäft streitig zu machen. Im Basler Rat gelangte ein «Aússfüerlich, und fundamentlich bedencken in sachen der neiven streitigen condüta und gutfertigereÿ» zur Verlesung, das von der Zulassung neuer Condottaunternehmungen abriet und offenbar von den Basler Faktoren der Annone, Volpi und Laurenti inspiriert war. Es lohnt sich, darauf näher einzugehen.

Der Bericht wirft zunächst folgende drei Fragen auf: 1. Welche Erfahrungen haben die Basler Kaufleute mit den bisherigen Mailänder Gutfertigern gemacht? 2. Werden mit mehr Gutfertigern umsomehr Zölle eingehen? und 3. Soll man das Gewisse für das Ungewisse und den alten bekannten Freund um des neuen unbekannten willen aufgeben?

Der Kaufmann, der die Dienste des Gutfertigers in Anspruch nehme, so führt das «Bedenken» zur ersten Frage aus, könne die Konkurrenz der drei «Condúten» ausnützen, da eine jede von diesen «trachtet und sieht, auf alle weiß und weg wie sie die kaufleut und Güter an sich bringe und ziehe, also daß oftermalen

[10] Italienische Condotta. 1500—1669. Handel und Gewerbe T 8. Staatsarchiv Basel-Stadt.

[11] Die Annone werden hin und wieder auch d'Annone, d'Annoni, Annoni usw. geschrieben.

[12] Gemeint sind wohl die Faktoren und Diener.

die preiß so nieder einer dem andern zú leidt gemacht werden, daß sie selber ihr eigen gelt einbießen, und nicht darbeÿ bestehen können». Zudem dürfe nicht übersehen werden, daß der Gutfertiger weitgehend für Schäden, die durch die Nachlässigkeit der Faktoren und Fuhrleute entstehen können, haften müsse. Schließlich sei zu betonen, daß der Kauf- und Handelsmann von niemandem gezwungen werde, die Condottagesellschaften in Anspruch zu nehmen, er könne nämlich seine Güter sehr wohl auch «außerhalb allen condúten, mag an seine gúte freúndt und bekannten . . . schicken».[13] Den Versendern gereiche es aber zum Vorteil, ihre Waren durch die drei bisherigen Gutfertiger befördern zu lassen, denn diese seien jederzeit «durch solliche billigkeit, und bescheidenheit mit den handelsleüthen gefahren», daß niemand zu Klagen hätte Anlaß haben können.

Da weiter die Gutfertiger nicht mehr Waren zu führen imstande seien, als jeweils verkauft werden können, so müsse die zweite Frage, ob durch die Zulassung weiterer Condottagesellschaften die Zolleinnahmen gesteigert werden könnten, verneint werden.

Die Stadt Basel habe den Mailänder Gutfertigern viel zu verdanken: diese hätten «den ersten Stein der Gútfertigereÿ durch dise landt mit mercklichem großem umbcosten, vÿl müeh und arbeit, auch mancherleÿ schweren Reißen gelegt, und biß dahin aúf disem paß behart, auch den hohen Oberkeiten, sonderlichen diser Statt, und Landschaft Basel . . . viel thausent gúlden in Zöllen, Umbgeldten, und andern gefellen, nútz getragen . . .». So sei also auch die dritte Frage negativ zu beantworten.

Die Annone, Volpi und Laurenti sind bereit, sich durch ihre Faktoren, die Basler Bürger sind, zu verpflichten, auch in Zukunft die Basler Route zu benützen.

Damit wären genügend Gründe vorhanden, die Zulassung weiterer Condottagesellschaften — insbesondere der savoyischen — zu verweigern. Anderenfalls würden die Mailänder Gutfertiger «ihre Condutta durch andere Oerter schicken», als durch Basel.

Es ist nun nicht weniger interessant, was die Gesuchsteller, die Gabellioni, darauf zu erwidern haben.

Vor dem Rat von Basel erklärt Hanns Jacob Battier et Consorten für sich selbst — er scheint ein Faktor zu sein — und im Namen seiner Principales: wenn Basel den Savoyischen den Paß verwei-

---

13 Dieser Hinweis gilt der damals noch bedeutsamen «Gefälligkeitsspedition».

gere, hätten die Eidgenossen, die mit Piemont Handel treiben, schweren Schaden zu gewärtigen.[14]

Wichtiger als die Widerlegung der im «Bedenken» angeführten Gründe erscheint für uns die Erwähnung eines Gegengrundes, nämlich: die Annone, Volpi und Laurenti würden deshalb so sehr den Rat von Basel «bereden», ihnen den Paß weiter zu gewähren, «damit sie die Kauf- und Fúhrleuth, wie aúch die Saúmer ihres gefallens trúcken, und bezwingen können . . .».

Wir wollen hier aber nicht untersuchen, wie weit diese Argumentationen berechtigt waren; sogar der Ausgang dieses Streitfalles, das heißt, ob die Mailänder das Basler Condottaprivileg behalten können oder ob sie es mit den Savoyarden «teilen» müssen, ist von sekundärer Bedeutung. Besondere Aufmerksamkeit verdient dagegen der Umstand, daß hier der Gutfertiger in einer Mittelstellung zwischen dem Fuhrgewerbe und dem Kaufmannsstande in Erscheinung tritt. So darf wohl gerade der Einwand, die Mailänder könnten und würden ihre «Monopolstellung» im Basler Transitverkehr dazu mißbrauchen, um einerseits den Fuhrleuten und Säumern die Löhne zu drücken und andererseits den Kaufleuten hohe Kommissionen anzurechnen, verstanden werden. Allerdings ist dabei nicht deutlich genug, ob es sich bei den Fuhrleuten um selbständige Unternehmer oder um Fuhrknechte handelt.

Mit einem solchen Transportprivileg ausgerüstet, konnte die Condottagesellschaft eine hervorragende Stellung im damaligen Verkehrswesen einnehmen. Während sie den Fuhrleuten Fracht, den Kaufleuten Transportgelegenheiten verschaffte, enthob sie die ersteren der Sorge um eine gute «Auslastung» und Beschäftigung ihrer Packrosse, Karren und Wagen, die letzteren aber befreite sie von dem Zwang, sich mit mehr oder weniger zuverlässigen und kapitalkräftigen Fuhrleuten «herumzuschlagen».

Hierin erkennen wir eine auffallende Ähnlichkeit mit dem Geschäftskreis des eigentlichen Speditionsgewerbes; wir werden deshalb nicht fehlgehen, wenn wir in der Condotta die Anfänge des Basler Speditionsgewerbes erblicken. Aber die Entwicklung verläuft sehr langsam; wir können, was Basel anbe-

[14] Das mag auch eine Erklärung dafür sein, daß die Städte Zürich, Luzern und vor allem St. Gallen, die mit Savoyen einen regen Handelsverkehr unterhielten, auf Zulassung der savoyischen Condotta in Basel gedrängt hatten. Vgl. Schreiben St. Gallens an Zürich vom 6. Sept. 1612; Schreiben Zürichs an Basel vom 9. Sept. 1612. Staatsarchiv Basel-Stadt.

trifft, den Zeitpunkt der vollständigen Ausgliederung der Spedition aus dem Handel erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts feststellen. Bis dahin sind also die meisten «Speditoren» zugleich Kaufleute, und in den Akten heißt es immer wieder: «Kaufmannschaft und Speditores», «Kaufleuthe und Speditoren», oder «Handelsmann und Speditor», oder auch «Kaufmann und Speditor».[15]

### *c) Fuhrgewerbe und Spedition.*

Interessante Aufschlüsse über das Verhältnis zwischen «Speditionsgewerbe» und Fuhrgewerbe im 17. und 18. Jahrhundert vermitteln die Akten über das Basler Fuhrwesen, besonders mit Frankfurt.[16]

Darnach empfanden es die Kaufleute und Speditoren — frühzeitig von kapitalistischem Geist erfüllt — als großes Hemmnis, daß im Basler Fuhrgewerbe, wie übrigens auch in der Schiffahrt, die zunftmäßige Beschränkung des Angebotes von Transportleistungen die Frachtsätze zu hoch erhalte. Das Directorium der Kaufmannschaft beklagt sich beim Rat von Basel 1704 über den Eigennutz der hiesigen Fuhrleute, deren Grundsatz heiße: «wie weniger Fuhrleuth, je höhere Fracht», während sein, des Directoriums Grundsatz laute: «je mehr Fuhrleuth, je weniger Fracht, je größere Flor des commercij, undt je größerer Nutzen für das Publicum».

Deshalb scheute das Directorium keine Mühe, um durch Heranziehung fremder Fuhrleute eine Frachtherabsetzung zu erreichen, was dann auch wirklich eintrat.[17]

Wir sehen in dieser Tatsache auch einen Beweis für die Tendenz zur Förderung des Handels und der Spedition unter Mißachtung der Interessen der einheimischen Fuhrleute, worauf bereits Frey[18] mit Bezug auf die innerschweizerischen Fuhren hingewiesen hat.

Ungeachtet all' dieser Bemühungen scheint es aber doch infolge

---

15 Zur Frage der Verbindung Handel—Spedition und Handel—Bank—Spedition vgl. das Kapitel «Handel und Spedition. Die Ausgliederung der Hilfsgewerbe des Handels». — Vgl. den Ausdruck «Speditionshandel».

16 Straßen im Badischen und im Österreichischen, Breisgauer Route, Fuhr- und Frachtwesen mit Frankfurt. 1592—1844. Handel und Gewerbe W 1. Staatsarchiv Basel-Stadt.

17 So sollen (1704) in vier Monaten die Frankfurter Fuhrleute der baslerischen Kaufmannschaft nicht weniger als 10 bis 12 000 Gulden an Frachten erspart haben.

18 Frey, Robert, Das Fuhrwesen in Basel von 1682—1848 mit besonderer Berücksichtigung der schweizerischen Fuhren. Ein Beitrag zur Verkehrsgeschichte der Schweiz, Diss. Basel 1932, S. 102.

der hohen Basler Frachten mehrfach zu Bestrebungen nach Umgehung — «Abfahren» — Basels gekommen zu sein.

Gegen die Mitte des 18. Jahrhunderts sahen sich die Kaufhausherren und Deputierten veranlaßt, dem Rate über die Initiative einiger Solothurner Speditores zur Einrichtung eines Konkurrenzverkehrs über St. Louis und Allschwil unter Umgehung des Basler Kaufhauses Bericht zu erstatten. Nach dem mißlungenen Versuch, die Solothurner Konkurrenten von ihrem Vorhaben abzubringen, erreichten die Basler Kaufhausherren von den Waldenburger, Höllsteiner und Langenbrucker Fuhrleuten gegen Zusicherung einer rascheren Abfertigung im Kaufhaus das Versprechen einer Frachtreduktion, die Basel den Wettbewerb mit jener Route ermöglichen sollte.[19]

Ein nennenswerter Erfolg war diesen Bestrebungen aber offenbar nicht beschieden, denn bald darauf beklagen sich die Kaufhausherren erneut über Umgehung Basels. Wiederum machen sie dafür die hohen Frachten und die mangelhafte Abfertigung der Fuhrleute im Kaufhaus verantwortlich. Sie schärfen den die Aufladearbeiten besorgenden Spannern ein, nicht ins Weinhaus zu gehen, solange das Kaufhaus offen oder etwas zu laden sei. Namentlich hätten es die Fuhrleute verstanden, durch «untereinander gemachte Complots» die Frachten derart zu erhöhen, daß «denen fremden Anlaß gegeben worden hiesiger Route auszuweichen und anderen Weg zu suchen». Dafür sollen diese Fuhrleute «härtiglich gestraft» werden.[20]

Nicht nur auf der Elsässer-, sondern auch auf der Frankfurter Route wurde versucht, die Stadt Basel zu umfahren. Schon in den 1740er Jahren nahmen Güter über Lörrach nach Zurzach ihren Weg, ohne Basel zu transitieren.

Der Rat war der Ansicht, es seien vor allem die hohen Platzspesen in Basel daran schuld. Deshalb drang er darauf, daß die Kaufhausbeamten die Fuhren so viel wie möglich fördern. An Zoll, Krangeld und anderen Spesen soll nicht mehr als 7 Kreutzer pro Ctr. bezogen werden, «die Wägen auch, so ohnabgeladen allhier durchfahren, (sollen) weder Speditoren, Commissionnairen, Be-

---

[19] Bericht und Bedenken der Kaufhausherren und Deputierten etc. an Rat von Basel vom 28. Mai 1746. Staatsarchiv Basel-Stadt. Elsässer Route etc. 1670—1791 (Handel und Gewerbe W 2).

[20] Neues Bedenken der Kaufhausherren wegen Beibehaltung des Transits durch Basel vom 17. April 1748. Staatsarchiv Basel-Stadt. Elsässer Route (Handel und Gewerbe W 2).

stäter noch Spanner nötig haben».[21] Damit wird also jedes ungerechtfertigte Dazwischentreten von Mittelspersonen zu verhindern gesucht in der Absicht, die Platzspesen niedrig zu halten.

Alle diese Bemühungen konnten aber die Gefahr der Verkehrsabwanderung auf die Konkurrenzrouten nicht beseitigen. Das Problem der Wiederherstellung des Basler Transits verlangte somit eine weitere Erörterung.

Was war zweckmäßiger, als einmal die Verkehrsfachleute selbst zu Worte kommen zu lassen?

So wurden denn auch (1778) die Basler Spediteure um ein Gutachten über geeignete Maßnahmen zur Wiederbelebung des Basler Transitverkehrs ersucht. Man kann sich vorstellen, daß die Spediteure um «passende» Anregungen und Wünsche nicht verlegen waren. Das zeigen deutlich ihre fünf Vorschläge, die wir hier in knapper Form wiedergeben.[22]

1. Die Fuhrleute sollen noch am Tage ihrer Ankunft im Basler Kaufhaus gefördert, das heißt abgefertigt werden. Damit können die Auf- und Abladearbeiten und die entsprechenden Spesen erspart werden. Auch werde es den Angestellten der Konkurrenzroute unmöglich gemacht, Güterspionage zu treiben.

2. Die Massengüter im besonderen sollten von der Pflicht zum Nachwiegen befreit sein, die Angabe des Gewichtes im Fuhrbriefe genüge vollauf.

3. Die Bestimmungen über Maximalladegewichte würden eine starke Belästigung darstellen und seien aufzuheben.

4. Die Maximallagerfrist im Kaufhaus solle von vier Wochen auf drei Monate verlängert werden.

5. «Damit die Speditoren in Stand gesetzt werden, ihre Güter in gleichen Preisen nach der oberen Schweitz zu senden, als man es von St. Louis thun kann», wird Frachtparität mit den konkurrierenden Nebenrouten verlangt.

Mit diesen Vorschlägen finden aber die Basler Spediteure bei den Kaufhausherren wenig Anklang.[23] Zugestimmt wird nur dem 1. Vor-

---

[21] Auszug Ratsprotokoll vom 22. Juni 1750. Straßen im Badischen und im Österreichischen etc. 1592—1844. Staatsarchiv Basel-Stadt (Handel und Gewerbe W 1).

[22] Kaufhaus-Protokolle N 6, 1—18. Protokoll vom 22. Juni 1778. — Vorschläge der Basler Spediteure zur Äufnung des Transits über Basel vom 25. Mai 1778. Staatsarchiv Basel-Stadt.

[23] Bedenken der Kaufhausherren über die Vorschläge der Basler Spediteure etc., vom 22. Juni 1778.

schlag, der eine raschere Förderung der Fuhrleute anregte. Der Mißstand, daß in Basel ankommende Frachtwagen oft erst am folgenden Tage abgefertigt werden, sei die Ursache, weshalb so viele Fuhrleute es vorzögen, über St. Louis zu fahren. Das soll im Sinne des Vorschlages geändert werden.

Was den 2. Vorschlag betrifft, so wird die bloße Gewichtsangabe im Frachtbrief als ungenügend angesehen, weshalb auf das Nachwiegen beim Ablad nicht verzichtet werden könne. Die Kaufhausherren zögern auch keineswegs, den Spediteuren zu erklären, daß die gewünschte Änderung nur dem Spediteur zum Vorteil gereichen würde!

Nicht viel anders beim — 3. Vorschlag auf Herabsetzung der Höchstladegewichte. Diese seien nämlich — mit 70 Ctr. linksrheinisch und 60 Ctr. rechtsrheinisch — schon sehr hoch bemessen, aber die Spediteure hätten am liebsten gar keine Ladegewichtsbeschränkung. Eine solche sei indessen notwendig, weil auf Straßen und Brücken Rücksicht genommen werden müsse.

Den 4. Vorschlag tun die Kaufhausherren mit der Bemerkung ab, das Heraussuchen der vielen fremden Güter bei langer Lagerfrist würde Nachteile für die Fuhrleute zur Folge haben.

Zum 5. und letzten Vorschlag auf Herstellung der Frachtparität mit den Konkurrenzrouten geben die Kaufhausherren den Spediteuren zu bedenken, daß die Fracht für sicher gedeckte Wagen nicht so niedrig sein könne, wie für schlecht gedeckte, wie solche auf den Konkurrenzrouten Verwendung finden. Im übrigen seien ja die Spediteure «nicht saumseelig, die Frachten zu drücken».

Aber die Kaufhausherren begnügen sich nicht mit der Beantwortung der Spediteur-Vorschläge; sie benützen die Gelegenheit, um den Spediteuren einen guten Rat zu geben, nämlich daß auch sie, die Spediteure, ihren Teil zur Förderung des Transits beitragen könnten, wenn sie «selbst an ihrer Provision und den Spesen etwas nachgeben thäten».

Weiter wird gewünscht, die Kaufleute und Spediteure möchten die Fracht gleich bei Vorweisung des Fuhrbriefes bezahlen, damit nicht die Bestätter den Fuhrleuten Vorschüsse leisten müssen. Schließlich empfehlen die Kaufhausherren den Spediteuren und Kaufleuten, keine Fuhrleute zu bevorzugen, sondern die Ladungen dem erstbesten Fuhrmann zu übergeben, der Transit würde damit nur gewinnen.

Alle Bestrebungen zur Erhaltung und Förderung des Basler

Transitverkehrs zielten also auf eine Reduktion der Spesen, der Frachten wie der Gebühren und sonstigen Nebenspesen. Immer stärker wurde betont, daß die Konkurrenz der Frachtführer das geeignete Mittel dazu sei. Wie früher schon fremde Fuhrleute herangezogen wurden, so strebte man nun an, möglichst auch die sogenannten Nebenfuhrleute mitkonkurrieren zu lassen. Damit sollte erreicht werden, daß die hohen Frachtsätze der Kehr- und Ordinarifuhrleute[24] herabgedrückt würden. Dem freien Fuhrwesen, das in Frankreich und Deutschland bereits eingeführt war, suchte man auch in Basel Eingang zu verschaffen. Es sollte also dem Kaufmann wie dem Spediteur vollkommen freigestellt sein, seine Waren durch irgend einen Fuhrmann transportieren zu lassen. So würden die Basler Spediteure instand gesetzt, ihrerseits ihren Auftraggebern günstige Sätze anzubieten und damit gegen die Konkurrenz anderer Routen und Speditionsplätze aufzukommen.[25]

Aber das Transitproblem stellte sich nicht nur für Basel, sondern für die Schweiz überhaupt! Die Höhe der schweizerischen Frachten hing zu einem guten Teil von den vielen Unkosten, die die Fuhrleute zu bestreiten hatten, wie Zölle, Weglizenzen, Brückengelder, Kaufhausgebühren ab.[26] Zu einer Frachtreduktion gehörte mithin eine Herabminderung dieser Unkosten.

Hier tritt nun deutlich der Gegensatz zwischen den föderalistischen Interessen der Kantone und den zentralistischen des heranreifenden Bundesstaates zutage; denn sosehr man überall die Notwendigkeit einer eidgenössischen Verkehrsregelung anerkannte, so wenig wollte man auf die finanzpolitischen Möglichkeiten, welche die Institution der Zölle und Weggelder in sich bargen, verzichten.[27]

Darum muß es auch nicht wundernehmen, wenn der eidgenössische Kommissär Zellweger, der in den 1820er Jahren eine groß angelegte Untersuchung über die schweizerischen Transitverhältnisse durchführte, bei den Kantonen — in Basel nicht minder als anderswo — auf erhebliche Schwierigkeiten gestoßen ist.

---

[24] Über diese Begriffe vgl. Frey, Robert, a. a. O., S. 75.

[25] Akten über eine neue Fuhrordnung 1820—1821. Fuhr- und Frachtwesen von Basel nach der Schweiz überhaupt, 1750—1835 (Handel und Gewerbe T 1), Staatsarchiv Basel-Stadt.

[26] Beispiel: Im Jahre 1816 kostete die ganze Fracht Basel—Luzern für eine Ladung von 50 Ctr. geringeren Gutes Fr. 144.—; davon entfielen auf Weg- und andere Zölle zusammen nicht weniger als Fr. 56.70 oder nahezu 40 %!

[27] Vgl. Frey, Robert, a. a. O., S. 77 und 70.

Zellweger wünschte von den Speditoren Basels unterrichtet zu werden über 1. Entwicklung des Transits, von jeder Straße besonders, mit Nennung der jeweils häufigsten Speditionsgüter; 2. Frachttabellen für alle Routen mit Einzelangaben über die Höhe des Fuhrlohnes und der Zollbeträge; 3. Frachtvergleiche für die Konkurrenzrouten, zum Beispiel: Straßburg, a) zu Wasser, b) zu Lande; 4. Maßnahmen der Nachbarstaaten zur Förderung des Transits und deren Auswirkung und 5. Abgaben und Fuhrlöhne per Zentner und per Stunde auf einer Route der Nachbarstaaten.[28]

Die Antwort, die für die Basler Spediteure der Kaufhausschreiber Daniel Merian erteilte, befriedigte Zellweger nicht. Er erklärte zunächst, es sei ihm darum zu tun, die Ursachen der hohen Frachten, als die er «alte Gewohnheiten und Vorrechte» nannte und vorkommende Mißbräuche in der Ausführung amtlicher Verordnungen, zu beseitigen. Dann behauptete er sogar, die Basler obrigkeitlichen Beamten — gemeint sind wohl in erster Linie die des Kaufhauses —, die Speditoren und Fuhrleute glaubten, es sei ihr Interesse, diese Mißbräuche zu verdecken. Weiter spricht er von «kleinlichem Geist» und von «elender Geheimnistuerei».[29] In seinem Gesamtbericht über die Untersuchungen in den verschiedenen Kantonen schrieb der eidgenössische Zollkommissär lakonisch: «Aus Basel sind alle Nachrichten so beschaffen, daß sie wenig Licht geben.»[30]

Allgemein nahm Zellweger im Zuge seiner Reformbestrebungen auch gegen die Spediteure Stellung, weil diese nach seiner Ansicht manche überflüssige Provisionen einstecken. Kantonale Einrichtungen sollten geschaffen werden, um diese Provisionen der Spediteure überall herabzusetzen. Für den Fall, daß die Betroffenen Widerstand leisten, schlägt Zellweger kurzerhand vor, die Spedition durch Kaufhaus- und Zollbeamte gegen eine kleine Gebühr aufzunehmen, um so auf die Spediteure einen Druck auszuüben!

Welche Bedeutung den Speditionsprovisionen damals tatsächlich zukam, zeigen die Frachtberechnungen der Basler Handels- und

---

[28] Fragen des Eidg. Commissairs Zellweger vom 7. März 1825. Baslerische und schweizerische Handels-, Transit- und Zollverhältnisse 1644—1885 (Handel und Gewerbe A 1), Staatsarchiv Basel-Stadt.

[29] Beschwerde des J. B. Zellweger an Staatsrat Stähelin vom 30. März 1825 (Handel und Gewerbe A 1), Staatsarchiv Basel-Stadt.

[30] Bericht des Eidgenössischen Zollrevisors Herrn Johann Kaspar Zellweger an den Eidgenössischen Vorort, a. a. O., Staatsarchiv Basel-Stadt.

Transitkommission aus dem Jahre 1829.[31] Darnach kostete beispielsweise der Transport von 50 Kilogramm gewöhnlichem Gut von Basel nach Mailand 938 Rappen, und davon entfielen auf Speditionsprovisionen allein 127 Rappen; von den auf 59½ Rappen sich belaufenden Basler Platzspesen sind sogar mehr als die Hälfte, nämlich 30 Rappen Speditionsprovisionen![32]

Es lag durchaus in der Richtung einer Stabilisierung der Verkehrsverhältnisse, wenn nun auf Grund der Zellwegerschen Untersuchungen eine Fixierung der verschiedenen kantonalen Zölle und Weggelder vorgenommen wurde. Dies geschah in Form der sogenannten «Übersichten der Zollbezüge in den Kantonen». Laut dem Bericht der Eidgenössischen Expertenkommission in Zollangelegenheiten sollten die Zollübersichten «darüber wachen, daß in den Kantonen keine Zoll- und Weggeldsbezüge Statt finden, die nicht entweder durch den Bundesvertrag garantiert oder durch die Tagsatzung ausdrücklich bewilligt worden sind».[33]

Damit war ein wichtiger Schritt auf dem Wege zur Vereinheitlichung des schweizerischen Verkehrswesens getan, wenn auch noch einzelne Kantone der Anerkennung der Zolltabellen Widerstände entgegen setzten.

Erst der politische Zusammenschluß von 1848 schuf endgültig die Grundlagen einer umfassenden Regelung der schweizerischen Verkehrswirtschaft. Ungefähr in die gleiche Zeit fällt das Aufkommen der Eisenbahnen in der Schweiz, und damit nahm auch in diesem Sinne eine neue Zeitepoche ihren Anfang.

### *d) Schiffahrt und Spedition.*

Die bisherigen Ausführungen hatten das Speditionsgewerbe in seinen mannigfachen Beziehungen zum Landtransportwesen zum Gegenstand. Das Bild der Entwicklung des Speditionsgewerbes muß nun noch ergänzt werden durch eine Darstellung des Verhältnisses des Basler Speditionsgewerbes zur Schiffahrt, vor allem zur Rheinschiffahrt.

Wir wollen zunächst die Entwicklung der Binnenschiffahrt bis zum Aufkommen der Eisenbahnen in großen Zügen wiedergeben.

Jahrhundertelang bot die Schiffahrt angesichts der ungünstigen Verhältnisse im Straßenwesen größere Vorteile gegenüber dem

[31] Vgl. Tabelle I im Anhang.
[32] Vgl. Tabelle II im Anhang.
[33] Bericht vom 3. April 1840.

Verkehr zu Lande als heute.[34] Der Verkehr zu Wasser gestaltete sich nicht nur billiger, sondern — in der Talfahrt — auch schneller und nicht selten (trotz Grundruhr) sogar sicherer als der Verkehr auf der Landstraße.

Die Bedeutung des Schiffsverkehrs mußte dann aber in dem Maße zurückgehen, als seine Vorteile gegenüber dem Landtransport geringer wurden, bis schließlich die Eisenbahn die — Basler — Rheinschiffahrt für lange Zeit ausschaltete.

Für das Mittelalter und darüber hinaus ist die Tatsache aufschlußreich, daß auch hochwertige Güter dem Schiff anvertraut wurden, nicht nur Massengüter, wobei allerdings nicht übersehen werden darf, daß damals der Anteil der hochwertigen Waren am Ferngüterverkehr relativ groß war.[35]

Der Vorteil der Billigkeit, Schnelligkeit und Sicherheit wurde in Frage gestellt durch die zunehmende Belastung des Rheinverkehrs mit Zöllen, die immer weniger aus schiffahrtstechnischen, als vielmehr aus finanzpolitischen Gründen von weltlichen und geistlichen Herren an zahlreichen Stellen des Stromes erhoben wurden. Umso begreiflicher erscheint deshalb die Verkehrsabwanderung vom Fluß auf die Straße.[36]

Gleichzeitig aber wurde die Organisation des Fuhrwesens mächtig gefördert, nämlich durch Verbesserung der Landverkehrseinrichtungen, vor allem durch Ausbau des Straßennetzes und Beschleunigung der einzelnen Fuhrwerksverkehre.[37] Im Laufe der Zeit, insbesondere im 18. und im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts, erreichte dann der Güterverkehr zu Lande einen solchen Grad der Vervollkommnung, daß sogar die Einführung der Eisenbahnen — wie das für die Schweiz der Fall war — mit dem Hin-

---

[34] Vgl. Sombart, Werner, Kapitalismus, a. a. O., S. 357.

[35] Nach Wurstisen (Baszler Chronick etc., Basel 1580, S. xlj) gingen 1462 bei einem Schiffsbruch oberhalb Rheinfelden «viel kauffmannsgüter von Specerey, Seiden, Baumwollen etc., so man von Venedig herauss gebracht . . .» zugrunde.

Ganz allgemein stellt noch 1726 Savary fest: «Le transport des marchandises est plus aisé par eau que par terre». (Savary des Bruslons, Jacques, Dictionnaire universel de Commerce, Amsterdam 1726, Bd. II, S. 1846).

[36] Vgl. Wackernagel, Rudolf, a. a. O., Bd. 2, 1. Halbbd., S. 495. — Vgl. Schulte, Aloys, Handel und Verkehr, a. a. O., S. 430 ff. — Vgl. Geering, Traugott, Handel und Industrie, a. a. O., S. 190. — Vgl. «Die Rheinquellen», Zeitschrift für schweizerische und süddeutsche Wasserwirtschaft, Basel, 13. Jg. 1918, 7 und 8, S. 100 ff.

[37] So setzte seit 1500 im Zusammenhang mit der Ausdehnung des Straßenverkehrs die Verdrängung des Schiffsverkehrs auf den reißenden Schweizer Flüssen ein, während sich dieser auf den Seen erhalten konnte. Vgl. Geering, Traugott, a. a. O., S. 419.

weis auf die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Fuhrorganisation (im Zusammenwirken mit anderen Faktoren) um einiges hinausgeschoben werden konnte.

Was nun die gewerbliche Ordnung der Binnenschiffahrt anbelangt, so lassen sich für Basel für die Zeit vor den Eisenbahnen drei Perioden unterscheiden: 1. die erste Periode der «freien Schiffahrt» (bis zirka 1430); 2. die Periode der «gebundenen Schiffahrt» oder die Zeit der Schifferschaften (von zirka 1430 bis 1839) und 3. die zweite Periode der «freien Schiffahrt» (von 1839 bis zirka 1847).

1. Nach dem anfänglich herrschenden Grundsatz der freien Schiffahrt konnte jedermann Schiffahrt treiben, wo und in welchem Umfange es ihm beliebte. So lagen, im großen und ganzen gesehen, die Verhältnisse bis nach Beginn des 15. Jahrhunderts, wie Wackernagel,[38] bis 1430, wie Sombart[39] feststellt.

2. Die folgende Periode der gebundenen Schiffahrt ist gekennzeichnet durch den Versuch einer Aufteilung der Schiffahrt auf verschiedene Strecken des Stromes, innerhalb welcher die Schifferschaft einer Stadt das Recht beanspruchte, ihr Gewerbe in monopolistischem Sinne auszuüben. Das Bestreben, den eigenen Fahrbereich flußauf- und -abwärts auszudehnen, führte aber zu mannigfaltigen Streitigkeiten, was die Akten insbesondere des 16. Jahrhunderts zur Genüge dartun.

Die Fahrten waren derart geregelt, daß die Kähne in einer bestimmten Reihenfolge abgingen, daher auch die Bezeichnung: Reihe- oder Rangfahrt (Beurtfahrt). Zweck dieser Fahrordnung war, daß jeder Schiffer in einem bestimmten Turnus Ladung und damit «Nahrung» erhalten konnte. Die versandbereiten Güter wurden auf das Schiff verladen, das erst nach Aufnahme voller Ladung seine Reise antrat, um nun wieder einem anderen Schiffe, das «an die Reihe» kam, Platz zu machen. Da indessen das Warten auf volle Ladung die Häufigkeit des Verkehrs beeinträchtigte, wurden schließlich die Ladezeiten beschränkt und im Laufe der Entwicklung immer wieder verkürzt, das heißt, die Schiffer wurden veranlaßt, zu bestimmten Zeiten, nach einem vorgezeichneten Fahrplan ihre Reise aufzunehmen, ohne Rücksicht darauf, ob sie jeweils genügend Ladung besaßen oder nicht, mit anderen Worten: man ging zur sogenannten regelmäßigen Rangfahrt über.[40]

[38] Wackernagel, Rudolf, a. a. O., Bd. 2, 1. Halbbd., S. 491.
[39] Sombart, Werner, Kapitalismus, a. a. O., S. 351.
[40] Vgl. Sombart, Werner, Kapitalismus, a. a. O., S. 349 ff.

Die Periode der Rangfahrt dauerte über vier Jahrhunderte. Für Basel fand sie mit der Aufstellung der Schiffahrtsordnung von 1839 ihren Abschluß.

3. Von nun an stand dem Versender wieder die freie Wahl des Schiffers zu. So hatte sich — wenn auch verhältnismäßig spät — die Gewerbefreiheit auch auf dem Gebiete der Schiffahrt durchgesetzt, wie schon früher im Fuhrgewerbe. Zu dieser Umwälzung hat im Falle Basels auch die Eröffnung eines Konkurrenzwasserweges, nämlich die Aufnahme der Kanalschiffahrt beigetragen.[41]

Bereits in den 1830er Jahren wurde der Versuch, die Dampfschiffahrt auch am Oberrhein einzuführen, unternommen; aber ihr Anteil am Güterverkehr war nie bedeutend.[42] Kahn- und Dampfschiffahrt mußten bald — wie das Fuhrgewerbe — im Ferngütertransport dem neuen Verkehrsmittel, der Eisenbahn weichen.

Nach diesem Überblick über die Schiffahrtsverhältnisse in der Zeit bis zum Aufkommen der Eisenbahnen wollen wir nun auf die Beziehungen zwischen Schiffahrt und Spedition eingehen.

Die Unterlagen für die Beurteilung der Schiffahrtsspedition sind allerdings sehr spärlich vorhanden. Daraus könnte auf die geringe Bedeutung der Schiffahrt für das Speditionsgewerbe überhaupt geschlossen werden. Wenn, wie Sombart sagt,[43] das vorherrschende Verkehrsmittel trotz allem Frachtfuhre und Saumtier gewesen sind, so wird auch der Spediteur als Verkehrsvermittler vorwiegend mit dem Transport zu Lande und in geringerem Maße mit der Schiffahrt zu tun gehabt haben.

Ferner darf nicht übersehen werden, daß die Anfänge des Speditionswesens — wie wir feststellen konnten — in eine Zeit fallen, in welcher die Vorteile des Schiffsverkehrs aus den bekannten Gründen (drückende Fiskallasten, Ausgestaltung des Landtransportwesens) immer mehr verloren gingen, sodaß es nicht sonderbar erscheint, wenn sich die Spediteure hauptsächlich mit der Besorgung von Landtransporten beschäftigten.

Das Streben der Spediteure nach niedrigen Frachtsätzen wurde durch die straffe monopolistische Organisation sowohl der Fuhrleute wie der Schiffer beeinträchtigt. Deshalb begegnen wir auch

[41] Im Jahre 1835 wurde der Canal Monsieur, der die Verbindung zwischen dem Rhein und dem französischen Kanalnetz herstellte, eröffnet.

[42] Vgl. Verwaltungsbericht des Kaufhauses pro 1840. Kaufhaus-Acten, Copierbuch 2, Staatsarchiv Basel-Stadt.

[43] a. a. O., S. 358.

auf dem Gebiete der Schiffahrt Versuchen der Spediteure, die Konkurrenz der Frachtführer zu fördern.

So erfahren wir aus einer im Jahre 1653 geführten Klage der Schiffleutenzunft,[44] etliche Basler Spediteure — darunter die Söhne des Bürgermeisters Johann Rudolf Fäsch — übergeben ihre Güter in Hüningen den Straßburger Schiffern zum Weiterversand, unter Umgehung der Basler Schiffer. Zweifellos handelt es sich hier um die Ausnützung der billigeren Fracht der Straßburger. Gegen diesen Eingriff in ihre Ordnung protestieren denn auch die Basler Schiffsleute und bitten den Rat, er möge ihnen «ihr Stück Brot gewünnen» lassen.

Wie die Spediteure auf der einen Seite die Frachten zu «drücken» trachteten, versuchten sie auf der anderen Seite die Leistungen der Frachtführer zu steigern. Besonders viel mußte jenen an der Regelmäßigkeit und Häufigkeit des Verkehrs gelegen sein. Weil bei der alten Rangfahrt die Schiffsabfahrten nur sehr unregelmäßig erfolgen konnten, da erst nach voller Auslastung des Kahnes gefahren wurde, waren die Spediteure bestrebt, die Schiffer dazu zu veranlassen, im Interesse einer größeren Verkehrsdichte auch bei unvollständiger Ladung die Fahrt aufzunehmen. So hören wir von wiederholten Bitten der Spediteure um häufigere Schiffsabfahrten, was — wie es heißt — durch Herabsetzung des Lademinimums, bei welchem gefahren wird, erreichbar wäre.

Wir stehen damit bereits am Ende der Periode der gebundenen Schiffahrt. Noch hatten sich im Jahre 1832 die meisten der an der Rheinschiffahrt interessierten Basler Kaufleute und Spediteure mit drei hiesigen Schiffern zur Errichtung einer regelmäßigen Rangfahrt zwischen Mainz und Basel verbunden,[45] als die neue Schiffahrtsordnung von 1839 die völlige Abschaffung der Rangfahrt herbeiführte. Nun beginnt die Periode der freien Schiffahrt.

Im gleichen Jahre (1839) schlossen die Basler Spediteure mit den Schiffern einen neuen Vertrag.[46] Darnach verpflichten sich

---

[44] Klageschrift der Schiffleutenzunft über hiesige Kaufleute und Spediteure, im Rat verlesen am 11. Juli 1653. Schiffahrts-Acten D 1. Rheinschiffahrt und Flößerei. Allgemeines und einzelnes 1413 bis 1885. Staatsarchiv Basel-Stadt.

[45] Rheinschiffahrtskommission an Hessische Handelskammer in Mainz, vom 13. August 1832. Schiffahrts-Acten D 1, Staatsarchiv Basel-Stadt.

[46] Vom 22. April 1839. Schiffahrts-Acten D 1, a. a. O.

diese zu regelmäßiger Fahrt nach besonderem Fahrplan,[47] zur Anschaffung neuer Fahrzeuge, zur Einhaltung bestimmter Lieferfristen[48] und zur Stellung einer Bürgschaft von zweitausend Franken für jede Schiffsladung.

Die Speditions- und Handelsfirmen ihrerseits erklären sich bereit, alle ihre Schiffsgüter, mit Ausnahme der für den Versand per Dampfschiff bestimmten, den Basler Schiffern zu laden, ferner zur Entrichtung der tarifmäßig festgesetzten Frachten.

Aus dem Umstand, daß dieser Vertrag — mit geringen Änderungen — mehrmals verlängert wurde, zuletzt noch 1844 um weitere zwei Jahre, könnte man schließen, daß er den Anforderungen, die an ihn gestellt wurden, entsprochen habe. Auffallend ist aber, daß mit jedem Male weniger Spediteure und Kaufleute ihn unterzeichnet haben, was zum Ausdruck bringen dürfte, daß das Interesse daran — parallel mit dem Niedergang der Basler Schiffahrt überhaupt — immer mehr nachließ.

Noch ist kurz auf die ephemere Existenz der Dampfschiffahrt auf dem Oberrhein, mit welcher ein Speditionshaus, Gebrüder Oswald, in St. Louis, aufs engste verknüpft war, hinzuweisen. Es handelt sich bei dieser Firma um eine außerordentlich initiative Unternehmung, die bereits im Zusammenhang mit der Eröffnung des «Canal Monsieur» (1835) durch ihre Kanalspeditionen empfindlich in die Schiffahrtsorganisation Basels eingegriffen hatte. Da ihr mit Rücksicht auf die Basler Schiffsleute nicht gestattet wurde, an der hiesigen Schifflände Güter auf ihre Kanalschiffe zu übernehmen, vereinbarte sie kurzerhand mit den Basler Schiffern, daß diese die Basler Güter (gegen eine Provision) nach der benachbarten Schusterinsel zu führen hätten, von wo der Transport ganz einfach mit den Oswaldschen Schiffen weiterging.[49]

Im Jahre 1837 erhielten die Gebrüder Oswald die Bewilligung, «durch ein zu errichtendes Dampfboot Reisende und Waren von hier abzuführen».[50] Mit der Begründung, Regelmäßigkeit und Nutzen entsprächen nicht den Erwartungen, wurde ein neues Ge-

---

[47] Alle 10 Tage während der Monate März, April, Mai; alle 14 Tage während der Monate Juni, Juli und erste Hälfte August; alle 10 Tage während der Monate zweite Hälfte August, September, Oktober und November.

[48] Zum Beispiel: Basel—Mannheim in 12 Tagen;
Basel—Mainz in 14 Tagen;
Basel—Frankfurt in 18 Tagen!

[49] Kaufhaus-Acten. Copierbuch No. 1, S. 386. Staatsarchiv Basel-Stadt.

[50] Schreiben der Kaufhauskommission an den Kleinen Rat vom 18. Sept. 1837. Kaufhaus-Acten, Copierbuch No. 1, S. 273. Staatsarchiv Basel-Stadt.

such der Firma um Erteilung eines Privilegiums für 8 Jahre abgewiesen, wobei auch die Hoffnung, eine der großen niederrheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaften möchte bis Basel vorstoßen, mitgespielt haben mag. In Anbetracht seiner günstigen geographischen Lage — so argumentierte man — sollte Basel den Grundsatz der freien Konkurrenz immer mehr zu fördern trachten.[51] [52]

Als aber im Jahre 1844 die französische Eisenbahn bis nach Basel vorgedrungen war, begann der rasche Zerfall der gesamten gewerbsmäßigen Frachtschiffahrt auf dem Oberrhein, die erst anfangs des 20. Jahrhunderts wieder aufgenommen werden sollte.[53]

### *e) Handel und Spedition. Die Ausgliederung der Hilfsgewerbe des Handels.*

Bis in die 1860er Jahre finden wir — wie angedeutet — sehr häufig noch in den Unternehmungen die Verbindung: Handel-Hilfsgewerbe des Handels (Bank, Spedition, Versicherung). Das gilt vor allem für Binnenplätze, wie Basel, während die Ausgliederung der Hilfsgewerbe des Handels — in unserem Falle der Spedition — in den Seehafenplätzen viel früher vor sich gehen konnte.

So erfahren wir von Savary,[54] daß es in Amsterdam bereits im 18. Jahrhundert ein selbständiges international tätiges Speditionsgewerbe gab, das uns sogar sehr modern anmutet.[55]

---

[51] Kaufhaus-Acten. Copierbuch No. 1, S. 349. Staatsarchiv Basel-Stadt.

[52] Deshalb wurde auch einer zweiten Dampfbootunternehmung, der Gesellschaft «die Adler des Oberrheins» (1840) eine Konzession erteilt.

[53] Vgl. Ratschlag der Regierung des Kantons Basel-Stadt vom 14. Februar 1907 betreffend Erteilung einer Konzession für Anlagen und Einrichtungen auf dem Schiffmühleareal zum Zwecke der Güterbeförderung auf dem Rhein.

[54] Savary des Bruslons, Jacques, Dictionnaire universel de Commerce etc., Paris 1748, Bd. II, S. 1179 (Art. «Expéditeur»).

[55] Die Amsterdamer Spediteure sind nämlich eine Art Kommissionäre «à qui les Marchands qui font le commerce par terre avec les Pays étrangers, comme l'Italie, le Piémont, Geneve, la Suisse et plusieurs Villes d'Allemagne, ont coutume de s'adresser pour y faire voiturer leurs marchandises». —

Die Spediteure stehen in Verbindung mit Fuhrleuten, die nur für sie fahren, ferner verfügen sie über eine «correspondance réglée avec d'autres Expéditeurs qui demeurent dans les Villes par où les marchandises doivent passer». —

Aber nicht nur die Versand-, auch die Empfangsspedition wird von diesen Spediteuren besorgt. Wenn also die Kaufleute Waren aus dem Ausland beziehen, dann übernimmt es der Spediteur, «d'en faire les déclarations, et d'en payer les droits d'entrée ... ce qui épargne bien des lettres, bien des écritures, et bien du tems à ceux qui se mêlent d'un commerce considérable».

Wenn ferner Büsch dazu kommt, den Kaufleuten zu empfehlen, denjenigen Spediteur zu wählen «der keine anderen Geschäfte als die Spedition hat», dann können wir auch für Hamburg annehmen, daß dort — bereits um die Wende des 18. Jahrhunderts — die berufsmäßige Spedition vorhanden, daß also die Trennung zwischen Handel und Spedition zur Tatsache geworden war.[56] [57]

Wie die Dinge in Basel liegen, läßt sich wohl am besten anhand der Adreßbücher feststellen. Im «Basler Handlungsschema» vom Jahre 1789 erscheinen unter der Rubrik «Banquiers, Commissions-, Speditions- und Speculationshandlungen» 23 Firmen, von denen Battier,[58] Ehinger,[59] Faesch, La Roche, Merian,[60] Preiswerk die bekanntesten sind. Alle diese «Universalgroßhandlungen» vereinigen in ihrem Geschäftskreis Handel, Bank und Spedition. Immerhin nehmen diese Tätigkeiten nicht in allen Unternehmungen die gleiche Stellung ein; auch kommt es vor, daß ein und dieselbe Unternehmung je nach der Geschäftslage bald die eine und bald die andere dieser Tätigkeiten in den Vordergrund rückt.[61]

Allgemein scheint eine Spezialisierung in Richtung auf die Hilfsgewerbe des Handels eingetreten zu sein, und zwar in der Weise, daß zunächst noch die Hilfsgewerbe gemeinsam betrieben wurden und erst später eine weitere Ausscheidung aus diesen stattfand. So können wir in einigen Fällen die Kombination Bank-Spedition vorfinden, als Ergebnis einer Ausgliederung aus der Universalgroßhandlung, daneben auch als Neugründung. In der letzten Phase dieses Spezialisierungsprozesses trennen sich dann Spedition und Bank endgültig, sodaß jedes dieser Gewerbe zur Selbständigkeit gelangt.[62] Die Entscheidung scheint allerdings zugunsten der Bank getroffen worden zu sein, wozu wohl die geschäftlichen Aussich-

[56] Büsch, Johann Georg, Zusäze zu seiner theoretisch-praktischen Darstellung der Handlung in ihren mannigfaltigen Geschäften. Hamburg und Lübeck, 1800, Bd. 2, S. 39 f.

[57] Über die «Sonderung» der «Hilfsgeschäfte der Fracht» in den großen Seehafenplätzen vgl. auch Hermann, Friedrich, Staatswirtschaftliche Untersuchungen, 2. Aufl., München 1870, S. 207 f.

[58] Näheres über Battier im Bericht des Grafen Karl von Zinzendorf über seine handelspolitische Studienreise durch die Schweiz 1764, in Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde, Basel 1936, 35. Bd., I. Heft, S. 297.

[59] Vgl. Geering, Traugott, Die Basler Bankfirma Ehinger & Cie. 1810—1910, Basel 1910.

[60] Vgl. Geering, Traugott, Christoph Merian 1800—1858, Basel 1908.

[61] Vgl. His, Eduard, Basler Handelsherren des 19. Jahrhunderts, Basel 1929.

[62] Zur Bank hin entwickelten sich die Firmen Ehinger & Cie., La Roche; zur Spedition hin die Firma Merian (später von Speyr & Co., Burckhardt, Walter & Co.).

ten[63] und — nicht minder — die infolge der Komplizierung der Transportverhältnisse sich aufdrängende Umstellung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts beigetragen haben, was schließlich bewirkte, daß neue Unternehmer (die teilweise aus Frachtführerkreisen stammten) zum Speditionsgewerbe stießen, so die entstandenen Lücken ausfüllend.

### *f) Kaufhaus und Spedition.*

In der Zeit vor dem Aufkommen der Eisenbahnen wurden indessen nicht alle Tätigkeiten, die wir heute unter dem Begriff «Spedition» zusammenfassen, von privaten Unternehmern ausgeübt. Ein beträchtlicher Teil entfiel auf Personen, die — wie die Güterbestätter, Spanner und Spedter — Beamte des Kaufhauses waren. Täuber[64] und Frey[65] erblicken in den Spedtern geradezu die «frühesten Vertreter» des Speditionsgewerbes.

Deshalb müssen wir noch auf die Frage eintreten, welche Stellung das Kaufhaus im Speditionswesen einnahm.

Die Funktion des Kaufhauses bestand in der Zusammenfassung und Kontrolle des Warenverkehrs, womit sowohl fiskalische als verkehrspolitische Ziele verfolgt wurden. Im Kaufhaus fand die Verkehrsvermittlung statt. Hier wurden die Waren gewogen, verzollt, gelagert und zum Kaufe angeboten. Das Kaufhaus bildete, kurz gesagt, das «wirtschaftliche Zentrum» der Stadt.[66]

Aus der starken Konzentration des Güterverkehrs im Kaufhaus — alle in Basel ankommenden Waren sollten, wie es in einer Ordnung des Jahres 1688[67] heißt, «einzig und allein und das addrittura in das allhiesige Kaufhaus geführt werden» — ergab sich die Notwendigkeit einer weitgehenden Arbeitsteilung, die in der sehr entwickelten Organisation gerade des Basler Kaufhauses ihren Ausdruck fand.

Es kann sich hier indessen nicht darum handeln, diese Organisation in allen ihren Teilen darzustellen. Wir beschränken uns

---

[63] Emissionen (Eisenbahnen!).

[64] Täuber, Carl, Art. «Speditionsgewerbe» im Handwörterbuch der Schweiz. Volkswirtschaft etc. von N. Reichesberg, Bern 1911.

[65] Frey, Robert, a. a. O., S. 90.

[66] Vgl. Wackernagel, Rudolf, a. a. O., Bd. 2, 1. Halbbd., S. 477 f. — Vgl. Geering, Traugott, Handel und Industrie, a. a. O., S. 161 f. — Vgl. Schulte, Aloys, Handel und Verkehr, a. a. O., S. 525 f. — Vgl. Frey, Robert, a. a. O., S. 85 f.

[67] Protokolle des Directoriums der Kaufmannschaft, N 1, 2, S. 72, Staatsarchiv Basel-Stadt.

auf die Skizzierung der Aufgaben der mit der Verkehrsvermittlung und -abwicklung beschäftigten Beamten, vorab der Bestätter, der Spanner und Spedter.

Der Bestätter sollte sowohl dem Versender als dem Frachtführer gegenüber eine unparteiische Stellung einnehmen: dem zuerst angekommenen Fuhrmann hatte er volle Ladung zu verschaffen, nach Maßgabe der Bestimmungen über die Maximalladegewichte, während er die Sendungen der Verfrachter in der Reihenfolge ihres Einganges weiterleiten sollte. Er war verpflichtet, über die ihm zur Kenntnis gelangenden Angaben der Fracht-, Zoll- und Deklarationsbriefe Stillschweigen zu wahren. Im weiteren übte er die Kontrolle über Auf- und Ablad und über die zollpflichtigen Waren aus und, was für uns wichtig ist, er sollte sich selbst weder mit Handel noch mit Spedition befassen, «sich keine Güter von außen her adressieren noch gelüsten lassen, dergleichen Güter weiter zu spedieren».[68]

Unter sich bildeten die Bestätter eine Art «Pool», indem sie ihre Einkünfte gegeneinander ausgleichen mußten, dies damit keiner dem anderen seine Fuhrleute abspenstig mache. Erwies es sich nämlich, daß ein Bestätter mehr einnahm als ein anderer, so hatte er soviele Fuhrleute diesem abzutreten, als nötig war, um den Ausgleich zu schaffen.

Während der Bestätter als administratives Organ des Kaufhauses tätig war — er führte über seine Kontrolle auch Buch —, handelt es sich bei den Spannern und Spedtern um Personen, die vorwiegend Handarbeiten verrichten.

Die Spanner waren hauptsächlich mit dem Auf- und Abladen, ferner mit dem Ein- und Auslagern der Güter beschäftigt.

Demgegenüber war den Spedtern[69] die Arbeit der Ablieferung der Sendungen in der Stadt übertragen; wir können sagen, sie besorgten die «Camionnage». Ihnen war eingeschärft, wohl darauf zu achten, daß alle Waren, «die sie wegtragen, oder auf dem Wägelin wegführen», am richtigen Ort ausgeliefert werden.

Häufig sehen sich die Kaufleute und Speditoren, wie auch die Bestätter veranlaßt, wegen des Verhaltens der Spanner und Sped-

[68] «Kauffhauss wie das geregiert, mit Ampt-Leüthen besetzt, was dieselbigen für Ordnungen haben und schwören sollen». Kaufhaus-Acten 1386–1737. Staatsarchiv Basel-Stadt.

[69] Gelegentlich werden auch die Bezeichnungen «Spötter», «Spedtkarrer» oder nur «Karrer» verwendet. Übrigens nannte man die Überlandfuhrleute ebenfalls «Karrer».

ter Klage zu führen. Gerügt wird namentlich, daß diese sich zu oft im Wirtshause aufhalten, daß sie durch unvorsichtiges Auf- und Abladen vielen Schaden verursachen, auch, daß sie «bösen Bescheid geben», ferner, daß sie mehr Lohn fordern, als was ihnen zustehe.[70] Wiederholte Warnungen scheinen wenig Erfolg gehabt zu haben.

Die Feststellung dieses Mangels bei den unteren Organen der Kaufhausinstitution darf uns indessen nicht davon abhalten, anzuerkennen, daß das Kaufhaus seit seiner Begründung im 14. Jahrhundert[71] bis ins 19. Jahrhundert hinein für das Wirtschaftsleben Basels von hoher Bedeutung war.

Als anfangs des vergangenen Jahrhunderts die Konkurrenz im Fuhrgewerbe durch das immer tiefere Eindringen der interlokalen «wilden» Fuhrleute lebhafter wurde, zeigte es sich aber, daß das Kaufhaus mit seinen verkehrspolitischen Einrichtungen den steigenden Ansprüchen nicht mehr gewachsen war.[72] So ist es kein Wunder, wenn sich die Kaufhausverwaltung nun über «unbefugte Einmischung» in das Bestätterwesen beklagen mußte.[73] Vielfach wurde der Bestätter umgangen: die Spediteure und Kaufleute traten mit den Fuhrleuten in direkte Verbindung. In zunehmendem Maße wurde die amtliche Verkehrsvermittlung durch diejenige privater Unternehmer — der Spediteure — abgelöst.[74]

Je mehr sich nun die Eisenbahnlinien aus Frankreich und Deutschland der Stadt Basel näherten, um sie in den 1840er und 1850er Jahren zu erreichen, desto mehr verschwanden die ausländischen Fuhrwerke. Das Kaufhaus bemühte sich nun, die Verbindung mit dem neuen Verkehrsmittel durch Errichtung eines Camionnage-Dienstes sicherzustellen. Der Betrieb wurde an ein besonderes Rollfuhrunternehmen vergeben, dem die Ausführung von Speditionsgeschäften streng untersagt war. Die Inhaber solcher Betriebe hießen «Eisenbahnbestäter».

Die Neuerung scheint aber nicht sehr erfolgreich gewesen zu sein. Die Elsässische Bahnverwaltung beklagte sich wiederholt über Güterstauung im Basler Bahnhof, hervorgerufen durch die

---

70 Kaufhausprotokolle aus den Jahren 1723, 1745, 1759. — Protokolle der Direktion der Kaufmannschaft 1741. Staatsarchiv Basel-Stadt.

71 Das Basler Kaufhaus wurde 1376—1378 erbaut.

72 Vgl. Sombart, Werner, Kapitalismus, a. a. O., S. 335.

73 Kaufhaus-Acten. Anzeige vom 2. November 1831. Staatsarchiv Basel-Stadt.

74 Frey (a. a. O., S. 95) erwähnt, daß das Speditionsgewerbe vor allem seit den 20er Jahren des 19. Jahrhunderts aufkam.

«insuffisance des moyens de camionnage».[75] Dementsprechend beanstandeten auch die Spediteure die langsame Abfuhr der Güter.[76]

Nun griffen einzelne Spediteure zur Selbsthilfe: so richtete die Speditionsfirma Preiswerk in den 1850er Jahren einen eigenen Camionnagedienst ein, um einen regelmäßigen und schnellen Transport zu erreichen.

Dem Zusammenschrumpfen der verkehrspolitischen Aufgaben des Kaufhauses seit dem Aufkommen der Eisenbahnen entsprach der Wegfall der fiskalischen Aufgaben seit der schweizerischen Zollvereinheitlichung der Jahre 1849/50, die — wie wir wissen — die Abschaffung aller kantonalen Zölle, Weg- und Brückengelder und aller verbindlichen Kaufhausgebühren herbeigeführt hatte.

Seither konnte das Kaufhaus nur noch als fakultative Institution weiter bestehen.

Trotz den Anstrengungen der Kaufhausbehörden für die Erhaltung des Verkehrsvolumens — in Zusammenarbeit mit den Eisenbahnverwaltungen und den «kleinen» Spediteuren — konnte eine Entscheidung nicht mehr länger hinausgeschoben werden.

Anfangs der 60er Jahre wurde dann die Liquidation des Kaufhauses mit der Aufkündung der Bestätterstellen eingeleitet. Im Jahre 1862 reift der Entschluß, «dieses nun einmal unzeitgemäß gewordene Institut aufzuheben».[77]

Nachdem die Funktion der Güterbeförderung im wesentlichen, soweit es den Fernverkehr betrifft, auf die Eisenbahn übergegangen war, verlor das Kaufhaus — trotz den Versuchen mit der Rollfuhr — die Verbindung mit dem Frachtführer, aber auch die Aufgabe der Lagerung übertrug sich vom Kaufhaus auf das neue (private) Lagerhaus, das am Bahnhof entstand. Die Verkehrsvermittlungsfunktion jedoch wurde vom privaten Spediteur übernommen.

[75] Kaufhaus-Acten 1850, 1854, 1857. Staatsarchiv Basel-Stadt.

[76] Die Basler Speditionsfirma Joh. Preiswerk & Sohn wirft der Basler Eisenbahnbestäterei Unordnung vor. Einige ihrer Güter hätten volle 7 Tage vom Bahnhof bis zum Kaufhaus benötigt! Das sei bei Seidenspeditionen besonders unangenehm. (Kaufhaus-Acten 1855, a. a. O.) — Ähnliche Reklamationen von Benedikt La Roche (1857) und von Zaeslin & Müller (1857).

[77] Kaufhausprotokoll vom 14. Februar 1862. Staatsarchiv Basel-Stadt.

## 2. Die Entwicklung des Basler Speditionsgewerbes seit dem Aufkommen der Eisenbahnen bis zum Jahre 1939.

Mit dem Aufkommen der Eisenbahnen schien das Schicksal der «alten» Verkehrsmittel Fuhrwerk und Schiff — soweit es den Ferngütertransport im einen, die Binnenschiffahrt im anderen Fall betraf — ein für allemal entschieden.

Wir wissen aber, daß die Vorherrschaft der Eisenbahnen nur bis zum Weltkrieg 1914/18 reichte, denn um diese Zeit treten neue Verkehrsmittel auf den Plan: das Automobil, die Luftfahrzeuge, ferner die Leitungen (z. B. für Öl, Elektrizität), während die Schiffahrt einen neuen Aufschwung nimmt.[1]

Deshalb können wir die moderne Entwicklung des von diesen Erscheinungen stark beeinflußten Speditionsgewerbes einteilen in a) die Entwicklung vor und b) die Entwicklung seit dem Weltkrieg 1914/18 bis 1939.

### *a) Die Entwicklung des Basler Speditionsgewerbes seit dem Aufkommen der Eisenbahnen bis zum Jahre 1914.*

#### 1. Die Eisenbahnen und ihre Wirkungen auf das Speditionsgewerbe.

Wie rasch die Struktur des Basler Güterverkehrs durch das Aufkommen der Eisenbahnen verändert wurde, zeigt ein Vergleich des Güterverkehrs der Jahre 1841 und 1848.[2]

Darnach wurde in der letzten Zeit vor dem Erscheinen der Eisenbahnen vom einkommenden Güterverkehr rund zwei Drittel vom Fuhrwerk und ein Drittel vom Rhein- und Kanalschiff bewältigt. Bald nach Heranführung der ersten Eisenbahnlinien nach Basel hatte der Schienenverkehr schon über die Hälfte des Gesamtverkehrs an sich gerissen, dem Fuhrwerk verblieben noch gut zwei Fünftel, der Schiffsverkehr aber war zur Bedeutungslosigkeit herabgesunken.

Auf das Speditionswesen mußte diese Verkehrsumwälzung eine starke Wirkung ausüben.

---

[1] Vgl. Bismarck, Otto, Der Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen in Deutschland unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse in der Provinz Hannover. Staat und Wirtschaft. Sozialwissenschaftliche Studien. Herausgegeben von Dr. Hans Ritschl, Heft 1, Bonn 1933, S. 12.

[2] Vgl. Tabelle III im Anhang.

In seiner Schrift «Über die Eisenbahn von Mannheim nach Basel» vom Jahre 1835 setzte sich Friedrich List auch mit den möglichen Einwänden der Spediteure gegen den Bau von Eisenbahnen auseinander. Er ist der Ansicht, daß «deren Geschäfte ... wenn sie sich nur den veränderten Umständen bequemen wollen, sich am meisten vermehren werden».[3]

Das Aufkommen der Eisenbahnen verlangte tatsächlich von den Spediteuren eine Umstellung, wenn sie nicht mit dem Fuhrgewerbe untergehen wollten.

Für die Basler Spediteure gestaltete sich die neue Lage insofern nicht ungünstig, als anfänglich — während einer ganzen Anzahl von Jahren — nur ausländische Bahnanschlüsse an Basel, nicht aber schweizerische vorhanden waren, wodurch der Basler Spedition die Aufgabe zufiel, den Umschlag aller Waren vom Eisenbahnwaggon auf das Fuhrwerk (beim Import) und umgekehrt (beim Export) zu besorgen.

Diese Umstände könnten vielleicht den Gedanken nahelegen, die Basler Spedition müßte an der Einführung der Bahnen in der Schweiz überhaupt desinteressiert gewesen sein. Der beste Beweis, daß diese Auffassung nicht zutrifft, liegt wohl darin begründet, daß gerade Basler Spediteure es waren, die wesentliche Voraussetzungen zur Einführung der Eisenbahnen geschaffen haben, nämlich die Zusammenfassung der wirtschaftlichen Kräfte des Landes durch die Vereinheitlichung des Zoll- und Postwesens.[4]

Die mit der Betriebsaufnahme auf der Teilstrecke Zürich—Baden im Jahre 1847 begonnene Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnbaues wurde erst fünf Jahre später fortgesetzt, als die Entscheidung über den auf der Grundlage des Stephenson-Swinburneschen Gutachtens aufbauenden großzügigen Plan für die Anlage eines gesamtschweizerischen Eisenbahnnetzes durch den Bundesstaat gefallen war. Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts blieben nun Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft den Kantonen, beziehungsweise der Privattätigkeit überlassen, wie es im Bundesgesetz von 1852 heißt.

---

[3] in «Friedrich List. Schriften, Reden, Briefe» (Bd. 3, 1. Teil von Friedrich List. Schriften zum Verkehrswesen). Herausgeg. von v. Beckerath, Goeser, Lenz, Notz, Salin, Sommer. Berlin 1929, S. 228.

[4] Für das Zollwesen: Achilles Bischoff; für das Postwesen: Benedikt La Roche. — Vgl. Mangold, Fritz, Die Statistisch-volkswirtschaftliche Gesellschaft zu Basel 1870—1930 im Rahmen der wirtschaftlichen Entwicklung Basels und seiner Einrichtungen für das wirtschaftswissenschaftliche Studium. Basel 1931. S. 18 f.

Mit welcher Kraft nun der Bau der Bahnen betrieben wurde, zeigen folgende Angaben über die Ende der Jahre 1850, 1860 und 1880 erreichte Baulänge:[5]

| 1850 | 1860 | 1880 |
|---|---|---|
| 25 km | 1052 km | 2448 km |

So wurden in den 1850er Jahren über 1000 km, in den 60er und 70er Jahren nahezu 1400 km fertiggestellt und dem Betrieb übergeben.[6]

Mit der Besorgung der Bahnmaterialtransporte sind in den 1850er Jahren die Basler Spediteure lebhaft beschäftigt. Kein Wunder: Basel ist der meistbegünstigte Platz für den Bezug der englischen, belgischen und französischen Schienen. Einen besonderen Anteil an diesen Großtransporten mögen die beiden Bank- und Speditionsfirmen Benedikt La Roche und Gebrüder Oswald gehabt haben. Die Kaufhausakten berichten von Eingaben dieser Unternehmungen um Ermäßigung der Camionnagegebühren für folgende Manipulationen: Ablad aus dem ausländischen Eisenbahnwagen, Transport zum Lagerplatz, Lagerung und Wiederauflad an die Schweizer Fuhrleute.[7]

Dieses Umschlagsgeschäft verdient noch deshalb Beachtung, als nicht etwa, wie zu erwarten wäre, Schiene an Schiene gesetzt wurde, also etwa von Basel ausgehend nach Bern oder Zürich (wobei dann die Eisenbahn selbst fortlaufend neues Material hätte heranführen können); vielmehr wurde an ganz verschiedenen Punkten nach der jeweils beliebtesten Richtung hin gebaut; so suchte beispielsweise Zürich Verbindung mit Basel, dieses aber war auf die traditionelle Linie Basel —Hauenstein—Luzern—Gotthard eingestellt.[8]

Diese offensichtliche Zersplitterung in der Ausführung des Eisenbahnbaues, die eine zweckmäßige Netzbildung erschweren mußte, brachte es mit sich, daß das Verkehrsvermittlungsgewerbe zur reibungslosen Verbindung der isolierten Bahnstrecken untereinander eine wichtige Aufgabe zu erfüllen hatte.

---

5 Statistisches Jahrbuch der Schweiz.

6 Vgl. Mangold, Fritz, Die Zement-, Kalk- und Gipsindustrie in der Schweiz. Denkschrift zum fünfzigjährigen Bestehen des Vereins Schweizerischer Zement-, Kalk- und Gips-Fabrikanten 1881—1931. Basel 1931, S. 34 f.

7 Kaufhaus-Acten E 2 (1853), D 1 (1855) und E 7 (1858). Staatsarchiv Basel-Stadt.

8 Vgl. Volmar, Fr., Die Ursachen der Mißerfolge der ersten Jahrzehnte schweizerischer Eisenbahnpolitik, in Schweiz. Zeitschrift für Volkswirtschaft und Sozialpolitik. Herausgeg. von Reichesberg, 26. Jg., 1920, Bd. II, S. 52 f.

## 2. Die technischen Eisenbahnprobleme.

Die vielen technischen Schwierigkeiten, mit welchen die Bahnen — besonders in der Schweiz — anfänglich zu kämpfen hatten, bilden die Erklärung für die Vernachlässigung wichtiger verkehrswirtschaftlicher Fragen seitens der Eisenbahnverwaltungen.[9]

Es ist nun ein Charakteristikum des Speditionsgewerbes, daß es Funktionen übernimmt, welche die Transportunternehmungen nicht erfüllen. Man hat deshalb auch schon — nebenbei gesagt — zur Kennzeichnung dieser Spediteurtätigkeit den nicht ganz unzutreffenden Ausdruck (Verkehrs-)«Lückenbüßer» verwendet.

Die Tatsache, daß die Versender die Dienste des Spediteurs in Anspruch nahmen, ohne dazu gezwungen zu sein, und daß sie bereit waren, ihm die beanspruchte Vergütung für seine Bemühungen zu zahlen, stellt einen Beweis für die wirtschaftliche Berechtigung des Speditionsgewerbes an der Seite der Transportunternehmungen dar.[10]

Solange das Eisenbahnnetz noch eine geringe Dichtigkeit aufwies, versuchte der Spediteur durch geschickte Kombination von Eisenbahn und Fuhrwerk einen lückenlosen und glatt sich abwickelnden Verkehr zu erzielen. Die Fälle, in denen der Ferntransport per Fuhre dem Bahntransport vorgezogen wurde, waren noch nicht zur Seltenheit geworden, weil die Kosten für mehrmaliges Auf- und Abladen — wenn nur streckenweise eine Bahn benutzt werden konnte — den Frachtvorteil bei der Eisenbahn aufwiegen oder sogar übersteigen konnte. Von Jahr zu Jahr mußten aber die Aussichten einer Fuhrwerkskonkurrenz geringer werden, bis schließlich dem Fuhrgewerbe nur noch der Zubringer- und Abholverkehr übrig blieb.

Wir wissen, mit welchem Eifer der Bau der Eisenbahnen betrieben wurde. Trotzdem dürfen wir nicht übersehen, daß es dem neuen Verkehrsmittel — zumal in der Schweiz — schwer fallen mußte, mit der gewaltigen Entwicklung des internationalen Handels Schritt zu halten. Als dann noch anfangs der 70er Jahre — durch den deutsch-französischen Krieg verursacht — eine weitere Verkehrs-

[9] So der Tariffragen; vgl. nächstes Kapitel.

[10] Vgl. zu Weichs-Glon, Freiherr, Die Verstaatlichung des Speditionswesens, in Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft. Herausgeg. von A. Schäffle. 54. Jg., 1898, S. 5 f.

steigerung eintrat, kam es — auch in Basel — zu ernsthaften Verkehrsstörungen.[11]

Diese mannigfachen Schwierigkeiten wegzuräumen, war eine Hauptsorge des Basler Spediteurs, und der Verfrachter mochte gerade jetzt den Vorteil einer Verbindung mit einem Verkehrsspezialisten empfunden haben.

### 3. Die wirtschaftlichen Eisenbahnprobleme, insbesondere die Tarifprobleme.

Man muß sich nun fragen, ob nicht angesichts der fortschreitenden Verbesserung und Ausgestaltung der Eisenbahnorganisation einmal der Zeitpunkt eintreten könnte, wo das Speditionsgewerbe keinem Bedürfnis mehr entsprechen würde. Das schien der Fall zu sein, als die einzelnen — anfänglich isolierten — Bahnlinien unter sich die Verbindung aufgenommen hatten.

Tatsächlich lagen die Verhältnisse aber zunächst anders. Jede Bahngesellschaft besaß ihre eigenen Tarife; jede Eisenbahnverwaltung kümmerte sich um die Transporte nur insoweit, als diese auf ihren eigenen Linien stattfanden. Ging eine Frachtsendung an eine fernere Bestimmung, so wurde sie am Terminus der eigenen Linie ausgeladen, wo sie mit neuem Frachtbrief für die anschließende Linie wieder aufgegeben werden mußte.[12] Treffend kennzeichnet Sax diese Situation: «Es bot ersichtlich ein reiches Feld für die Tätigkeit der Spediteure, die Transportkosten eines über mehrere Bahnlinien zu befördernden Gutes aus den von jeder der Bahnen für ihr Gebiet aufgestellten Tarifen zu berechnen und dem Versender aufzugeben».[13]

Umlad und Neuaufgabe der Sendungen mußten sich aber — wo diese Manipulationen mehrmals zu erfolgen hatten — sowohl auf die Kosten, als auf die Transportzeiten ungünstig auswirken. Das ist denn auch der Grund, weshalb die Eisenbahnunternehmungen Mittel und Wege suchten, um diese Nachteile der Verkehrsorganisation zu beseitigen.

---

11 Eingabe von Basler Firmen an den Regierungsrat vom 4. Dezember 1872. Eisenbahn-Acten A 11. Transport- und Frachtwesen 1864—1911. Staatsarchiv Basel-Stadt.

12 Vgl. Paillard, Armand, Les tarifs de chemin de fer en matière de marchandises. Lausanne 1929, S. 89.

13 Sax, Emil, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Bd. 3: Die Eisenbahnen, 2. Aufl., Berlin 1922, S. 98.

So entstand der sogenannte Durchfracht- oder durchgehende oder direkte Verkehr, der in bahntechnischer wie tarifarischer Hinsicht eine Vereinheitlichung brachte. Die Warensendungen konnte man nun mit direktem Frachtbrief und auf Grund direkter Tarife aufgeben; sie mußten nicht mehr umgeladen werden, sondern «rollten» in durchlaufenden Wagen ihrer Bestimmung zu.

In welcher Weise wirkt sich nun diese Neuerung beim Speditionsgewerbe aus? Sie scheint — wenigstens was die Funktion des Umschlags anbetrifft — die Mitarbeit des Spediteurs entbehrlich zu machen. Wir dürfen indessen nicht außer Acht lassen, daß sich solche Tarifvereinbarungen nur nach und nach herausbildeten und der Verkehr der Tarifverbände untereinander wieder neuen Schwierigkeiten begegnete.

Immerhin sehen sich die Spediteure veranlaßt, auf die Gefahren der direkten Tarife hinzuweisen. So äußert sich der Speditionsbericht der Basler Handelskammer vom Jahre 1880, es könnte für Basel «die sich immer mehr ausprägende Tendenz für Erstellung direkter Tarife aus dem Ausland nach internen schweizerischen Stationen ungünstig werden und dadurch Transporte, welche bisher über hier möglich waren, von der Basler Route abgeleitet werden».[14]

So wirkte die technische und die tarifarische Unifizierung des Eisenbahnwesens für das Speditionsgewerbe deshalb nachteilig, weil sie den — durch die Vermittlung des Spediteurs vollzogenen — «gebrochenen» Verkehr durch den direkten ersetzte.

### 4. Die Tarifreform und das Sammelladungsgeschäft der Spediteure.

Überall da, wo die Eisenbahnen selbst die Funktion der Verkehrskoordination übernehmen konnten, was im internen Verkehr leichter zu bewerkstelligen war als im internationalen, mußte dem Spediteur die Ausschaltung drohen.

Unterdessen eröffnete sich aber dem Speditionsgewerbe ein neues Tätigkeitsfeld, das in hervorragender Weise geeignet war, eine Kompensation für jene Einbußen zu schaffen: das sogenannte Sammelladungsgeschäft.

---

[14] Jahresbericht der Handelskammer an den Basler Handels- und Industrieverein, 1880, S. 110. — (In der Folge werden diese noch öfters zu benützenden Quellen unter dem Titel «Handelskammerberichte» angeführt werden).

Voraussetzung dafür bildete in erster Linie eine Tarifreform. In den bisherigen Tarifen war — außer dem selbstverständlichen der Entfernung — das Element des Wertes besonders betont. Nun muß sich aber der Preis für Transportleistungen nicht nur nach der Preiswilligkeit der Verkehrskonsumenten, sondern — à la longue — auch nach den Kosten des Transportes richten. Letztere wiederum hängen, infolge der gewaltigen Kapitalinvestition, vom Grade der Ausnutzung der Verkehrsanlagen ab.

Deshalb mußte es den Bahnverwaltungen daran gelegen sein, die (private) Sammeltätigkeit zu fördern. Dies geschah durch die Einführung des sogenannten gemischten oder Reformtarifes, welcher sowohl Wert- als Raumtarifelemente enthält.

Anreiz für die Sammeltätigkeit bot der im Vergleich zum Stückgutsatz «billigere» Wagenladungssatz. Gelang dem Spediteur die Zusammenstellung einer vollen Wagenladung, so konnte er dem Versender günstigere Sätze als diejenigen für Stückgut anbieten und dabei noch einen ansehnlichen Gewinn erzielen.

Im Reformtarif begegneten sich also das Erwerbsstreben des Spediteurs und der Wunsch der Bahnverwaltung nach besserer Ausnützung des Wagenraums.

Wie der schweizerische Reformtarif vom Jahre 1882[15] in den Kreisen der schweizerischen Wirtschaft aufgenommen wurde, zeigt die vom Vorort des Schweizerischen Handels- und Industrievereins durchgeführte «Untersuchung über das Gütertarifwesen der schweizerischen Eisenbahnen vom kommerziellen Standpunkt aus».[16]

Bei der Beurteilung dieser Tarifreform muß zunächst unterschieden werden, ob es sich um Sammeldienste im schweizerischen oder um solche im internationalen Verkehr handelt.

Der Sammeldienst habe, so heißt es in der Untersuchung, für den inländischen Stückgutverkehr «große Vorteile nicht zur Folge gehabt». Begründet wird dies mit der Feststellung, daß der schweizerische Verkehr derart dezentralisiert sei — es gebe nicht weniger als 16 Grenzübergangsstationen —, daß für einen regelmäßigen Sammelverkehr das Stückgutaliment einfach fehle. Die inländi-

---

[15] Die wegen der bevorstehenden Eröffnung der Gotthard- und der Arlbergbahn (1882 bzw. 1884) zu erwartende Transitverkehrssteigerung hatte zur Übernahme des deutschen Reformtarifes von 1877 den äußeren Anlaß gegeben. Vgl. Paillard, Armand, a. a. O., S. 192.

[16] Berichte über Handel und Industrie der Schweiz. Erstattet vom Vorort des Schweizerischen Handels- und Industrievereins, 1883, S. 20 f. — Im folgenden mit «Vorortsberichte» zitiert.

schen Strecken seien überdies so klein, «daß die Frachtdifferenz durch die Provisionen des Spediteurs sehr beeinträchtigt oder ganz aufgesogen» werde.

Anders beim Sammeldienst im internationalen Verkehr. Von ihm verlautet, daß er von verschiedenen Geschäftszweigen, die Sendungen aus dem Ausland beziehen, «mehr wie früher und mit Vorteil» benutzt werde.

Was hingegen den Inlandsverkehr anbelange, so sei, meint der Vorort, eine Herabsetzung der Stückgutsätze, eventuell unter gleichzeitiger Erhöhung der Wagenladungssätze im Interesse einer besseren Berücksichtigung der besonderen schweizerischen Bedürfnisse dringend zu empfehlen.[17]

Erst die Verstaatlichung der großen schweizerischen Privatbahnlinien 1898—1903 schuf die Voraussetzungen einer diesen Anregungen Rechnung tragenden Tarifreform. Bevor jedoch auf diese für das Speditionsgewerbe wichtige Reorganisation des schweizerischen Eisenbahnwesens eingegangen wird, soll noch kurz vom Sammelverkehr der Basler Spediteure die Rede sein.

Schon im Jahre 1882 bildeten sich Sammelladungsgemeinschaften der Basler Spediteure. Diese Organisationen verfolgten einen doppelten Zweck: die infolge des unerwartet stark einsetzenden Transitverkehrs über die eben eröffnete Gotthardlinie entstandenen Transportschwierigkeiten (die schließlich zu beträchtlichen Güterstauungen geführt hatten) zu beseitigen und ganz besonders: «eine regelmäßige Wagenladungsbildung nach den verschiedenen Verkehrsrichtungen zu ermöglichen».[18]

Diese Sammelverkehrsgemeinschaften gehen von der Überlegung aus, es würde nicht jedem Spediteur gelingen, aus eigenem Aliment komplette Sammelwagen in einer bestimmten Richtung zusammenzustellen, sodaß eine Vereinbarung über die Regelung des gegenseitigen Beilads für alle Beteiligten wirtschaftliche Vorteile bringen könnte.

Mit diesen Speditionsgemeinschaften wurden gute Erfahrungen gemacht, gewann doch dadurch der Verkehr an Einheitlichkeit und Schnelligkeit.[19]

Welches waren die Richtungen, nach denen die Basler Spediteure ihre Sammelverkehre organisiert hatten? Wir erfahren, daß bereits

[17] In diesem Sinne hatte sich bereits 1879 die Basler Handelskammer in einem Schreiben an den Vorort geäußert. Vgl. Handelskammerbericht 1879, S. 13 f.

[18] Handelskammerbericht 1882, S. 102.

[19] Vgl. Handelskammerbericht 1883, S. 95.

in den 1880er Jahren ein lebhafter Verkehr zwischen Basel und den großen Seehäfen stattfand. In den Jahren 1883 und 1885 wird über die wachsende Bedeutung Antwerpens für den Schweizer Import und Export, 1892 über einen regelmäßigen Wagenladungsverkehr vor allem von den deutschen Seehäfen und ein Jahr später von einer erfreulichen Entwicklung der Einfuhr nach der Schweiz über die Mittelmeerhäfen, als Folgeerscheinung einer «zunehmenden Emanzipation des schweizerischen Importverkehrs von England» berichtet.[20]

Es zeigt sich somit, daß gerade im wichtigen Sammelladungsverkehr der Schwerpunkt der Basler Spedition auf der internationalen Verkehrsvermittlung — Import, Export, Transit — liegt, während im internschweizerischen Verkehr die berufsmäßige Spedition von geringerer Wichtigkeit ist.

### 5. Das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.

In diesem Zusammenhang darf ein den internationalen Eisenbahnverkehr mächtig förderndes Vertragswerk nicht unerwähnt bleiben: das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom Jahre 1890, in Kraft seit 1893. Seine günstigen Wirkungen lassen sich mit Sax[21] stichwortartig folgendermaßen zusammenfassen: durchgehender (internationaler) Frachtbrief; gleiche Haftung für die Bahnen aller Vertragsstaaten; Durchsetzbarkeit des von einem Gerichte irgend eines Vertragsstaates gefällten Urteils in jedem anderen und Zwangsgemeinschaft aller dem Übereinkommen unterstehenden Eisenbahnen, mit dem Übernahmezwang und der Geschäftseinheitlichkeit in der Abwicklung der Beförderung.[22]

Daß die Initiative für diese grundlegende internationale Eisenbahnregelung von den Verkehrszentren Genf und Basel ausging — hier war es Hermann Christ, dort G. de Seigneux — ist nicht verwunderlich, spürte man doch in diesen beiden Grenzstädten am meisten die schweren Nachteile der nahezu chaotischen Rechtszu-

---

[20] Vgl. Handelskammerberichte 1883 (S. 94), 1885 (S. 90), 1892 (S. 152) und 1893 (S. 98).

[21] Sax, Emil, Eisenbahnen, a. a. O., S. 117.

[22] Vgl. ferner Sauter, H., Das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, in Schweiz. Handelswissenschaftliche Zeitschrift, Basel 1926, 5, S. 97 ff. und 6, S. 132 ff.

stände im internationalen Eisenbahnwesen jener Zeit.[23] Wenn auch gewisse Tätigkeiten der Spediteure, so bei der Reexpedition, durch die Verbesserung der Eisenbahnorganisation überflüssig geworden sein mögen, gereichte doch das Internationale Übereinkommen dem Speditionsgewerbe im ganzen gesehen zum Vorteile durch die Erleichterung und damit Ausgestaltung und Erweiterung des internationalen Güterverkehrs überhaupt, sowie durch die Risikoentlastung, die namentlich als Folge der Vereinheitlichung des Eisenbahnrechtes eintreten mußte.

### 6. Die Eisenbahnverstaatlichung.

Nun wollen wir uns mit dem Rückkauf der Privatbahnen durch den Bund, der um die Wende des 19. Jahrhunderts (1898—1903) erfolgt war, und mit dessen Auswirkungen auf das Speditionsgewerbe beschäftigen.

Die Bedeutung dieses Ereignisses bestand in der technischen und verwaltungsmäßigen Konzentration der wichtigsten Normalspurbahnen: Schweizerische Centralbahn, Nordostbahn, Vereinigte Schweizerbahnen usw.[24] Diese Zusammenfassung brachte dem Speditionsgewerbe zunächst den Vorteil des einfacheren Dienstverkehrs. Der Nachteil war aber der, daß jetzt das Angebot von Transportleistungen — und im großen und ganzen konnte es sich damals bei Ferntransporten nur um die Eisenbahn handeln — bei einer einzigen Unternehmung, nämlich den Schweizerischen Bundesbahnen, konzentriert war. Somit konnte der Spediteur nicht mehr, wie zur Zeit der Privatbahnen, die Konkurrenz der einzelnen Bahnverwaltungen ausnützen. Aus dieser Situation heraus erklärt sich auch die geringe Notwendigkeit einer «kulanten» Geschäftspolitik der Bundesbahnen gegenüber den Großverfrachtern und Spediteuren. So zeigen sich die Bundesbahnen nach Ansicht der Basler Spediteure zum Beispiel bei der Erledigung von Reklamationen «sehr spröde» im Vergleich zur früheren Centralbahn.[25]

---

[23] Vgl. Heider, A., Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Ein Rückblick auf die Entstehungs- und Entwicklungsgeschichte, in SBB-Nachrichten, 1928, 9, S. 138 f. — Vgl. die seit 1893 erscheinende, vom Zentraleisenbahnamt in Bern herausgegebene «Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr».

[24] Die Gotthardbahn wurde erst 1909 übernommen.

[25] Vgl. Handelskammerbericht 1903, S. 121.

Dann besteht ebenfalls kein Zweifel, daß eine Unternehmung, wie die Schweizerischen Bundesbahnen den Lokalinteressen nicht mehr im gleichen Maße entsprechen konnte, wie es bei den regional orientierten Privatbahnen der Fall gewesen war. Das mußte sich besonders auf dem Gebiete der Tarifpolitik mit aller Schärfe zeigen. «Seit der Verstaatlichung der Schweizerischen Centralbahn — heißt es im Speditionsbericht der Basler Handelskammer vom Jahre 1907 — wird eben bei der Tarifierung keine Rücksicht auf das Basler Speditionsgeschäft genommen».[26]

Aber damit nicht genug: die Verstaatlichung brachte auch eine allgemeine Herabsetzung der Stückgutfrachten, wodurch die Spanne zwischen Wagenladungs- und Stückgutsatz verringert und somit die wichtigste Voraussetzung des Sammelladegeschäftes der Spediteure empfindlich getroffen wurde. Damit war der «Spediteurtarif», wie der seinerzeitige Reformtarif polemisch bezeichnet wurde, vorläufig erledigt, und damit ging auch der Sammelladungsverkehr der Spediteure zurück, während sich der Stückgutverkehr weiter entwickeln konnte.

Da der Nutzen beim Sammelladungsgeschäft immer kleiner wurde, versuchten die Speditionsunternehmungen durch Vergrößerung ihres Umsatzes den Ausfall an Gewinn wettzumachen, was schließlich zu gegenseitigen Eingriffen in die Kundschaft führen mußte.

Zahlreich sind denn auch in der Zeit zwischen dem Rückkauf und dem Beginn des Weltkrieges (1914/18) die Klagen über scharfe Speditionskonkurrenz auf dem Platze Basel. Der Wettbewerb wird noch dadurch verschärft, daß auswärtige Spediteure versuchen, in Basel Fuß zu fassen.[27]

Die Quellen lassen uns wissen, daß zeitweise in einigen Verkehrsrelationen «eine unsinnige Konkurrenz herrschte» und daß «pour la gloire spediert wurde», oder daß sogar «hier und auswärts betriebene Pfuschereien und Preisunterbietungen» das Speditionsgeschäft verlustbringend gestalteten.[28]

Der begreifliche Wunsch der Basler Spediteure, eine Gesundung solcher Verhältnisse herbeizuführen, war wohl mitbestimmend bei der 1908 erfolgten Gründung des Vereins Basler Spediteure.[29]

---

[26] a. a. O., S. 147.
[27] Vgl. Handelskammerbericht 1904, S. 149.
[28] Handelskammerberichte 1906 (S. 148) und 1907 (S. 146).
[29] Handelskammerbericht 1908, S. 120.

Die schwierige Wettbewerbslage begünstigte aber nicht nur die Bildung solcher Unternehmerverbände, sie führte auch zur Konzentrationsbewegung im Speditionsgewerbe und zum Aufkommen der Speditionsaktiengesellschaften.

## 7. Der Verkehrsaufschwung.

Die wirtschaftliche Situation des Speditionsgewerbes würde sich in den Jahren 1903 bis 1914 noch ungünstiger gestaltet haben, wenn nicht eine allgemeine Verkehrssteigerung eingetreten wäre, die manche Ausfälle kompensieren konnte. Verkehrsfördernd wirkten besonders zwei Umstände: die starke Entwicklung des internationalen Handels und die fortschreitende Verbesserung der Verkehrseinrichtungen.

Es leuchtet ein, daß zum Beispiel die sehr expansiv tätige schweizerische Exportindustrie dem Speditionsgewerbe bedeutende Alimente verschaffen konnte. Die Belieferung immer weiter gelegener Absatzgebiete mußte die Güterbeförderung erheblich komplizieren, wodurch sich die Heranziehung eines Verkehrsspezialisten in der Person des Spediteurs dringend empfahl.

Was nun die Verkehrsvervollkommnung betrifft, so brachte sie eine allgemeine Verkehrssteigerung und damit auch dem Spediteur weitere Beschäftigung, wenn er auch seinen Gewinn meist nur auf der Basis «großer Umsatz, kleiner Nutzen» zu erzielen in der Lage war.[30]

Überblicken wir die Entwicklung des Speditionsgewerbes seit dem Aufkommen der Eisenbahnen bis zum Jahre 1914, so können wir feststellen:

1. Solange der Ausbau des Bahnnetzes noch lückenhaft war, besorgte der Spediteur die Koordination von Bahn und Fuhrwerk.

2. Mit der Vollendung des Bahnnetzes übernahm der Spediteur die Abwicklung des «gebrochenen» Eisenbahnverkehrs.

3. Seit der Einführung des direkten Verkehrs war die Bewerkstelligung des Überganges von Bahn zu Bahn durch den Spediteur im allgemeinen überflüssig geworden.

4. Der «spediteurfreundliche» Reformtarif verschaffte dem

[30] An Verkehrsverbesserungen seien genannt: die Eröffnung der Simplonbahn 1905, die Inbetriebnahme des neuen Güterbahnhofes Wolf und des Badischen Güterbahnhofes in Basel 1900 beziehungsweise 1905.

Spediteur die Möglichkeit der Ausnützung der Spanne zwischen Stückgut- und Wagenladungstarif in seinen Sammelladungsverkehren.

5. Mit der Verkleinerung dieser Spanne infolge Herabsetzung der Stückgutfrachten ging der Sammelladungsverkehr zurück, und im Speditionsgewerbe ergab sich schließlich eine ungünstige Wettbewerbssituation.

6. Die Steigerung des internationalen Warenaustausches und die weiter betriebene technische Vervollkommnung der Verkehrseinrichtungen vermochten die nachteilige Entwicklung im Sammelladungsgeschäft abzuschwächen. Das Entstehen von Speditionsverbänden und -gesellschaften deutet jedoch auf eine Strukturänderung im Speditionsgewerbe hin.

### *b) Die Entwicklung des Basler Speditionsgewerbes von 1914—1939.*

#### 1. Das Speditionsgewerbe im Weltkrieg 1914/18.

Der Ausbruch des Krieges leitete im internationalen Handel und Verkehr gewaltige Änderungen ein, die auch auf das Speditionsgewerbe einen entscheidenden Einfluß ausüben mußten. Ihren Ausdruck fanden sie in den mannigfachen Erschwerungen, teilweise sogar in Stillegungen des nationalen und zwischenstaatlichen Verkehrs. Die durch die Kriegsumstände bedingte weitgehende Ausschaltung von Transporteinrichtungen aller Art führte zu einem Unterangebot an Verkehrsleistungen und zu Tariferhöhungen.

Die Situation des auswärtigen Handels ist nun für ein Land wie die Schweiz von derjenigen im Frieden insofern verschieden, als die Importprobleme — Beschaffung von Rohstoffen und Nahrungsmitteln — an erste Stelle rücken.

Daraus ergibt sich für das Speditionsgewerbe als wichtigste Funktion die Mitwirkung beim Heranführen der genannten Güter. Daß dabei die persönlichen Beziehungen, die die schweizerischen Spediteure im Ausland unterhielten, sich zum Vorteil unserer Landesversorgung auswirken konnten, braucht nicht betont zu werden.

Da nach dem 1915 erfolgten Eintritt Italiens in den Krieg Frankreich das wichtigste Bezugsland geworden war, so mag wohl gerade mit der Ende 1915 erfolgten Gründung eines der Société

Suisse de Surveillance Economique (S.S.S.)[1] angeschlossenen Spediteur-Syndikates ein erster Versuch verbunden gewesen sein, Voraussetzungen für eine reibungslose Zufuhr aus und über Frankreich, unter Leistung der erforderlichen Garantien, zu schaffen.[2] Die Bemühungen dieses Kriegstransportsyndikates führten zwar nicht zu einem «normalen» Betrieb, immerhin gelang es, eine Reihe von Schwierigkeiten zu beheben.[3]

Während der Import aus Frankreich seiner Bedeutung und Eigenart — neben Massengütern auch Stückgüter — und seiner transporttechnischen Hindernisse wegen der Mitwirkung des Verkehrsspezialisten nicht entraten konnte, vollzog sich der Verkehr aus Deutschland vorwiegend direkt und ohne das Dazwischentreten des Spediteurs, deshalb nämlich, weil hier der Eisenbahn- und Schiffsverkehr transporttechnisch leichter zu bewerkstelligen war, da es sich meist um Massengüter, wie Kohle handelte.[4]

Somit können wir uns auf die Darstellung der Verhältnisse bei der Einfuhr aus und über Frankreich beschränken.

Die Einfuhr aus Frankreich und im Transit durch dieses Land vollzog sich — den Umständen entsprechend — zur Hauptsache über südfranzösische Häfen, vor allem über Bordeaux und Sète (Cette). Vom Standpunkt des Speditionsgewerbes bot der erstere dieser Häfen deshalb besonderes Interesse, weil über ihn im wesentlichen der für den Spediteur wichtige Stückgüterverkehr geleitet wurde, während Sète die Rolle eines «schweizerischen» Hafens für Massengüter, vorab Getreide zufiel.

Die Konzentration des Stückgutverkehrs in dem einen Hafen von Bordeaux mußte aber bei fortschreitender Verschlimmerung der Umschlags- und Beförderungsverhältnisse — Mangel an fachkundigem Personal, an Verkehrsmitteln und an Lagerungsgelegenheiten — bald zu unhaltbaren Zuständen führen. Weder den einzelnen schweizerischen Speditionsunternehmungen noch den Verbänden gelang es mehr, von der Schweiz aus eine einigermaßen geregelte Zufuhr zu besorgen. Um Abhilfe zu schaffen, gründeten einige größere Speditionsfirmen in Bordeaux und anderen Hafenstädten eigene Organisationen, die «Kriegsfilialen», denen

---

[1] Dieser S. S. S. oblag die Kontrolle des schweizerischen Importes aus den alliierten Staaten zwecks Verhinderung der Wiederausfuhr nach den Feindstaaten.

[2] Vgl. Handelskammerbericht 1915, S. 112.

[3] Vgl. Handelskammerbericht 1916, S. 147 und Vorortsbericht 1917, S. 316.

[4] Die Kohlenzechen besitzen meist eigenen Frachtraum und besorgen zudem die Spedition in ihren eigenen Speditionsabteilungen.

die Aufgabe übertragen wurde, den Umschlag im Hafen zu überwachen, überhaupt alle jene Besorgungen auszuführen, die normalerweise dem Hafenspediteur, dem Transitär, obliegen. Hinzu kamen Transportbegleitungen für Sendungen hochwertiger Güter.

Über die Erfolge dieser «Kriegsfilialen» äußern sich die Berichte des Vororts des Schweizerischen Handels- und Industrievereins in günstigem Sinne. Es wird gesagt, die Neuerung hätte «eine augenblickliche Besserung der Verhältnisse» bewirkt und «eine zufriedenstellende Abwicklung der Zufuhren, insbesondere von Geweben und Baumwollwaren ermöglicht».[5]

Vergegenwärtigt man sich die überaus schwierigen Umstände, unter denen diese Transportvermittlungstätigkeit ausgeführt werden mußte, so ermißt man erst richtig, daß das Speditionsgewerbe während des letzten Krieges im Dienste der schweizerischen Versorgung Pionierarbeit geleistet hat.

Daß die Hilfe des Spediteurs auch dem Exporthandel nützlich sein konnte, versteht sich von selbst. Der Kürze halber seien hier nur einige der zahlreichen Hemmnisse aufgezählt: Ausfuhrkontingentierung, Verbot der Frachtnachnahme (Frankaturzwang), Ursprungszeugnis-Obligatorium, Außerkraftsetzung von internationalen Verbandstarifen, Handelsverbote, Valutaschwierigkeiten. Allergrößten Hindernissen mußte natürlich der Transithandel begegnen. Überall konnte sich die sprichwörtliche Findigkeit und Kombinationsgabe des internationalen Spediteurs in reichem Maße betätigen!

Die lebhafte Nachfrage nach Speditionsleistungen während des Weltkrieges brachte es mit sich, daß der Beschäftigungsgrad des Verkehrsvermittlungsgewerbes beträchtlich stieg, was zur Gründung neuer und zur Erweiterung bestehender Speditionsunternehmungen führte. Nach Vadnai war für die Speditionsfirmen mit dem Beginn des Krieges sogar «die Zeit ihrer höchsten Blüte» angebrochen.[6]

Was nun das Basler Speditionsgewerbe betrifft, so ist zu bemerken, daß es die Gunst der Verhältnisse nicht weniger auszunützen verstand, wenngleich Basel infolge seiner Nähe am Kriegsgebiet die Abbindung seines eigenen internationalen Verkehrs sich gefallen lassen mußte. Mit der daraus resultierenden Verlagerung

---

[5] Berichte von 1916 (S. 257) und 1917 (S. 315).

[6] Vadnai, Eugen, Die Geschichte des Speditionsgeschäftes. Budapest 1925. S. 58.

des Verkehrs nach den nördlichen (Schaffhausen), südlichen (Chiasso) und namentlich südwestlichen Grenzübergangspunkten (Genf) verschob das Basler Speditionsgewerbe den Schwerpunkt seines «Standortes» nach den Filialen, die es an solchen Grenzorten entweder schon in Betrieb hatte oder dann neu eröffnete.[7]

## 2. Das Speditionsgewerbe in der Zeit von 1919 bis 1939.

### a) Die Nachkriegsprobleme der Eisenbahnen, insbesondere die Organisation der sogenannten begleiteten Spezialgüterzüge.

Bei Kriegsende, als der internationale Warenhandel langsam wieder in Gang kam, ergab sich eine gewaltige Spannung zwischen Angebot von und Nachfrage nach Verkehrsleistungen: auf der einen Seite ein riesiger Warenhunger, auf der anderen Seite eine fast völlig desorganisierte Verkehrswirtschaft!

In den mittel- und besonders den osteuropäischen Ländern herrschten fast unhaltbare Zustände. Dort gingen die Verkehrsleistungen eher noch zurück. Die Situation war verworrener als selbst im Kriege, kamen doch mitunter nicht bloß einzelne Sendungen, sondern ganze Eisenbahnwaggons einfach «abhanden». Empfindlicher Mangel an fahrtüchtigem Eisenbahnrollmaterial, aber auch eine aus Krieg und Revolution geborene Mentalität großer Teile des Bahnpersonals mögen die eigenartigen Transportverhältnisse in diesen Ländern erklären.[8]

In dieser Lage übernahm das Speditionsgewerbe wieder einmal eine Aufgabe, welche die Frachtfuhrunternehmung, in unserem Falle die Eisenbahn, nicht bewältigen konnte: schweizerische Speditionshäuser ergriffen die Initiative zur Organisierung der sogenannten begleiteten Spezialgüterzüge. Bei diesen handelt es sich um in der Schweiz aus schweizerischem Rollmaterial formierte Züge, denen eigene militärische und zivile Bewachung beigegeben wurde, mit dem Zweck, rasche und vor allem sichere Beförderung zu gewährleisten.

Einen wesentlichen Anlaß zur Zusammenstellung solcher Züge bildete übrigens das Bestreben, große, während des Krieges in der Schweiz angelegte Warenvorräte zu liquidieren.

[7] Vgl. Handelskammerbericht 1914, S. 17.
[8] Vorortsbericht 1919, S. 413.

Die begleiteten Sonderzüge nach Osteuropa — die wichtigsten Bestimmungen waren Polen, Tschechoslowakei und die Balkanländer, besonders Jugoslawien und Rumänien[9] — wurden aber nicht nur von Gütern schweizerischer Herkunft alimentiert, «auch Frankreich, Italien, Belgien und andere kontinentale Staaten — so meldet der Jahresbericht des Vororts des Schweizerischen Handels- und Industrievereins vom Jahre 1920 — benutzen des öftern gerne die so bewährte Einrichtung der schweizerischen Exportzüge».[10]

Die Voraussetzungen für das Zustandekommen und die guten Erfolge dieser merkwürdigen Transportorganisation der Nachkriegszeit liegen zweifellos einmal in der besonderen völkerrechtlichen Stellung der Schweiz und in der Leistungsfähigkeit der schweizerischen Verkehrseinrichtungen, zu einem erheblichen Teil aber auch in der — international anerkannten — Tatkraft und Tüchtigkeit des schweizerischen Spediteurs begründet.

### b) Die Normalisierung des internationalen Güterverkehrs.

Das Bedürfnis nach der Einrichtung von Spezialgüterzügen wurde in den Zeiten größter Verkehrsnot — in den Jahren 1919 und 1920 — auch am stärksten empfunden. Mit fortschreitender Konsolidierung der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse in den genannten Ländern traten langsam wieder «normale» Verkehrsverhältnisse ein, sodaß zum Beispiel schon 1921 die Sonderzüge nach Jugoslawien nur noch aus Gründen der rascheren Abwicklung des Transportes, aber nicht mehr der Sicherheit wegen begleitet wurden. Ein Jahr später fand überhaupt keine Begleitung mehr statt, da die bloße Überwachung an den Grenzübergangsstellen vollkommen genügte.[11]

Bald konnte das Speditionsgewerbe die regelmäßigen Sammelverkehre nach und von den wichtigsten Atlantik- und Mittelmeerhäfen, wie sie schon vor dem Weltkrieg bestanden hatten, neu errichten, womit es einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zur Wiederaufnahme der internationalen Handelsbeziehungen leisten konnte.

---

[9] Anfänglich gelangten auch Sonderzüge nach Holland und Skandinavien zur Abfertigung.

[10] S. 389.

[11] Vgl. Vorortsberichte 1921 (S. 347) und 1922 (S. 335).

Dem schweizerischen Außenhandel im besonderen kam es sehr zugute, daß mit der Wiederbelebung des Verkehrs auch die Konkurrenz der bedeutenden Schiffahrtsgesellschaften und der Eisenbahnverwaltungen zunahm, was zur Folge hatte, daß im Kampf dieser Verkehrsunternehmungen um die Heranziehung der schweizerischen Import- und Exportgüter auf ihre Linien bedeutende Fahrzeit- und Frachtvorteile eingeräumt wurden.[12]

Daraus ist leicht ersichtlich, welch' reizvolle Aufgabe dem Spediteur zufiel, durch die Frachtarbitrage die vorteilhafteste Versendungsart und den entsprechenden Leitungsweg ausfindig zu machen und dann seinen Offerten und «Übernahmen» zugrunde zu legen.

### c) Der Antagonismus zwischen Verkehrsvervollkommnung und Wirtschaftspolitik.

Wir haben gesehen, wie nach dem Kriege eine fortwährende Verbesserung und Ausgestaltung des internationalen Verkehrs in transporttechnischer Hinsicht stattgefunden hat. Während man aber — um ein Bild zu verwenden — den Gashebel des technischen Fortschritts drückte, zog man die Bremse der Wirtschaftspolitik immer kräftiger an! Auf der einen Seite treten Verkehrserleichterungen ein, auf der anderen Seite erscheinen handelspolitische Erschwerungen in Gestalt von Zoll- und Kontingentierungsmaßnahmen.

Dem Spediteur, zumal dem Grenzspediteur, erwuchs daraus die Aufgabe, dem Verfrachter bei der Überwindung aller dieser Schwierigkeiten zu Hilfe zu kommen. Dies erreichte der Spediteur durch peinlich genaue Erfüllung aller vorgeschriebenen Formalitäten gegenüber Zollbehörden usw. und durch fachmännische Beratung. Durch Vorlage der Zölle und Frachten gewährte er dem Importhandel wertvolle Unterstützung.

Bei der wachsenden Bedeutung des Verzollungsgeschäftes war der Wunsch nach einer Institution, die hier weitere Erleichterung bringen konnte, begreiflich: so entstand im Jahre 1923 das Basler Zollfreilager, bei dessen Gründung Basler Spediteure maßgeblich beteiligt waren.

Zu den handelspolitischen Erschwerungen traten noch solche

[12] Vgl. Vorortsbericht 1927, S. 228.

währungspolitischer Art. Fortschreitender Valutazerfall in einer Reihe von Ländern brachte dem internationalen Speditionsgewerbe schwere Kursverluste.

Die Entwertung der Währungen führte weiter zu einer fortdauernden Erhöhung der Tarifsätze, deren Nachteil hauptsächlich in der Unsicherheit, ja Verwirrung der Tarifsituation, die sie bewirken mußte, bestand. Umso mehr empfahl sich die Inanspruchnahme der Dienste des Verkehrsspezialisten.

Aber die Ausführung solcher, durch die eigenartigen Verkehrs-, Handels- und Währungsverhältnisse bedingter Tätigkeiten konnte dem Speditionsgewerbe nicht nur zum Vorteil gereichen: die gewaltige Verantwortung, die der Spediteur sich dadurch auflud, brachte seinem Gewerbe zwangsläufig auch neue Risiken.

Darum mußte dem Spediteur immer mehr an einer klaren Umschreibung seiner Haftpflicht gelegen sein. So kam es bereits 1922 zur Aufstellung von Allgemeinen Geschäftsbedingungen durch den Schweizerischen Spediteuren-Verband.[13] Da die schweizerischen Spediteurbedingungen eingehend in den Arbeiten von Ochsé und Dumont gewürdigt worden sind, erübrigt sich hier eine ausführliche Darstellung.[14]

### d) Die Strukturänderungen der Verkehrswirtschaft.

Im folgenden wenden wir uns jenen anderen Erscheinungen, welche die Entwicklung des Basler Speditionsgewerbes seit dem Weltkrieg 1914/18 kennzeichnen, zu, nämlich den Strukturänderungen der Verkehrswirtschaft, wie sie sich aus der Entwicklung der Rheinschiffahrt und dem Aufkommen des Automobils und des Flugzeuges ergaben.

---

[13] Im Jahre 1932 wurden diese Geschäftsbedingungen einer Revision unterzogen.

[14] Vgl. Ochsé, John, Der Speditionsvertrag im schweizerischen Recht nach den Allgemeinen Bedingungen des Schweizerischen Spediteuren-Verbandes vom 19. Januar 1932 unter besonderer Berücksichtigung des deutschen und französischen Speditionsrechts. Diss. Zürich 1934.

Vgl. Dumont, Marc, Haftung des Spediteurs. Diss. Bern 1939.

Vgl. ferner Esch, Ernst, Die Geschäftsbedingungen der europäischen Spediteure, insbesondere die Beschränkung ihrer Haftpflicht, in Zeitschrift für Verkehrswissenschaft. Köln, 2. Jg., 1923, Heft 1, S. 3 ff.

Vgl. Neukirch, Erich, Einzelne Fragen um die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen. Diss. Göttingen 1933.

### aa) Die Basler Rheinschiffahrt, insbesondere die Aufnahme des Stückgutverkehrs.

Die Basler Rheinschiffahrt war schon vor dem Weltkrieg wieder aufgenommen worden, aber ihr Aufschwung fällt besonders in die Zeit nach dem Kriege, und für das eigentliche Speditionsgewerbe erlangte sie größere Bedeutung erst durch die Aufnahme des Stückgutverkehrs. Das Eindringen in diese «Domäne» der Eisenbahnen gelang der Rheinschiffahrt vor allem durch die Inbetriebnahme der sogenannten Güterboote, das sind freifahrende Dampf- und Motorschiffe, die im Vergleich zu den Schleppzügen schnellere Fahrt ermöglichten und damit einen bisher maßgebenden Nachteil des Schiffstransportes verringerten.

Je stärker sich nun der Stückgutverkehr auf dem Rheine entwickelte,[15] [16] desto mehr mußten die Eisenbahnen zu Gegenmaßnahmen gedrängt werden. Den Einbruch der Reedereien in das Stückgutgeschäft der Bahnen beantworteten diese mit dem Versuch der Heranziehung des Massenguttransportes auf die Schiene, zum Beispiel durch Einstellen von Großgüterwagen. Es setzten gewaltige Tarifkämpfe ein,[17] die schließlich für beide Konkurrenten Nachteile zur Folge hatten.

Welches war die Einstellung der Spediteure gegenüber dieser eigenartigen Situation? Auf den ersten Blick gesehen, ist dieser Wettbewerb, wie jeder andere unter Frachtführern, für die Spediteure von Vorteil. Bei näherer Betrachtung zeigt sich indessen, daß dies nur bis zu einem gewissen Grade der Fall ist. Sobald nämlich der Konkurrenzkampf «unnatürliche» Formen annimmt und durch fortwährende Tarifänderungen Unsicherheit entsteht, empfindet auch der Spediteur ein Bedürfnis nach einer Regelung im Sinne einer zweckmäßigen Verkehrsteilung, die jedem Beförderungsmittel Gelegenheit gibt, seine spezifische Aufgabe im Rahmen der Verkehrswirtschaft zu erfüllen.

Als endlich im Jahre 1939 zwischen den beteiligten Bahnen und den Rheinschiffahrtsunternehmungen das sogenannte Rhein-Bahn-Abkommen getroffen wurde, haben die Basler Spediteure gerne ihre Mitarbeit im Geiste dieser Verkehrsteilung zugesichert.

---

[15] Vgl. «Die Rheinquellen», 21. Jg., Basel 1926, 6, S. 142 f.

[16] Vgl. Tabelle VI im Anhang.

[17] Im November 1938 begannen die französischen Bahnen mit der Schaffung von Ausnahmetarifen (dispositions exceptionnelles), die für gewisse Bahnfrachten eine automatische Parität mit den jeweiligen Rheinfrachten schufen. Diesem Vorgehen schlossen sich die mitinteressierten Bahnen bald an.

### bb) Das Aufkommen des Lastkraftwagens. Das Speditionsgewerbe und das Problem Schiene—Straße.

Man könnte zunächst versucht sein, anzunehmen, daß das Aufkommen des Automobils die Spediteure dazu veranlaßt hätte, ohne Zögern die sich bietende Gelegenheit der Nutzbarmachung des neuen Verkehrsmittels zu ergreifen. Das trifft indessen für das schweizerische Speditionsgewerbe nicht zu. Der Umstand, daß die Entwicklung des Autotransportwesens in der Schweiz eher spät eingesetzt hatte, bot immerhin den Vorteil einer Verwertung anderswo gemachter Erfahrungen. Darnach waren aber die Voraussetzungen für die Rentabilität eines gewerbsmäßigen Ferngüterverkehrs mit Lastkraftwagen noch nicht gegeben.

Zuerst waren es meist kleinere Unternehmungen, die vielfach unter Mißachtung wirtschaftlicher Erwägungen den Ferngüterverkehr mit Lastautomobilen betrieben.[18]

Die unbestreitbaren Vorteile, die der Automobiltransport für den Versender zu bieten in der Lage war, wie Schnelligkeit, Bequemlichkeit, Beweglichkeit und nicht zuletzt — häufig allerdings infolge ungenügender Kostenerfassung — «Billigkeit», führten aber innerhalb weniger Jahre zu einer solchen Entwicklung des Lastwagenverkehrs, des echten, wie des unechten Werkverkehrs und des gewerbsmäßigen Ferngüterverkehrs, daß die Eisenbahnen zu Abwehrmaßnahmen greifen mußten: nun begann der Kampf zwischen Schiene und Straße, zwischen Eisenbahn und Lastkraftwagen.

Für die schweizerischen Bahnen bildete die Gründung der Sesa (Schweizerische Expreß A.G.), die im Jahre 1926 erfolgte, eine erste umfassende Maßnahme zur Zurückgewinnung des den Bahnen durch die Konkurrenz des Automobils verloren gegangenen Güterverkehrs.

So sehr die Spediteure die Notmaßnahmen der Bahnen verstanden, so konnten sie doch ein gewisses Mißtrauen nicht verbergen, da sie zunächst einen Eingriff der Sesa in das internationale Sammelladungsgeschäft befürchten zu müssen glaubten. Wenn aber diese Vermutung zutreffend gewesen wäre, so hätte sich begreiflicherweise eine scharfe Konkurrenz zwischen der neuen Organisation und dem Speditionsgewerbe ergeben. Aber man überlegte

---

[18] Vgl. Handelskammerbericht 1925, S. 181 f.

sich: die Bundesbahnen und das Transportvermittlungsgewerbe seien ja aufeinander angewiesen; der Spediteur leiste den Bahnen, besonders im Transitverkehr wertvolle Mithilfe, überhaupt sei er dank seiner Auslandsverbindungen viel eher in der Lage, verkehrswerbend tätig zu sein, als eine durch vielerlei Rücksichten gehemmte Staatsbahnverwaltung.[19]

Ein Versuch der Sesa, die internationale Spedition aufzunehmen — so argumentierte man weiter in den Spediteurkreisen — könnte schließlich nur unter der Voraussetzung einer Zusammenarbeit mit privaten Speditionsunternehmungen gelingen. Dies käme aber einer «halbstaatlichen Bevorzugung» einzelner Spediteure gleich, was im Interesse des schweizerischen Spediteurenstandes zu vermeiden sei.

Solche Bedenken führten in der Folge zu Verhandlungen zwischen dem Speditionsgewerbe und der Schweizerischen Expreß A. G., an denen der Verband Basler Spediteure unter den Auspizien der Basler Handelskammer maßgebend beteiligt war.

In später auf breiterer Grundlage gepflogenen Auseinandersetzungen konnte zwischen der Sesa und dem Schweizerischen Spediteuren-Verband eine Vereinbarung erzielt werden, die kurze Zeit, nachdem die Sesa ihre Geschäftstätigkeit aufgenommen hatte,[20] nämlich am 1. Mai 1927 in Kraft trat. Darnach verpflichtete sich die Sesa dazu, «weder direkt noch indirekt internationale Speditionsgeschäfte auszuführen oder zu organisieren», während die Spediteure sich bereit erklärten, «die der Sesa zur Bekämpfung des Ferntransportes mit Lastkraftwagen geeignet erscheinenden Maßnahmen» durchzusetzen.[21]

War so eine Konkurrenzierung des Speditionsgewerbes auf dem lebenswichtigen Gebiete der internationalen Transportvermittlung von vorneherein ausgeschlossen, so zeigten sich im Zuge der auf nationalem Boden zu verwirklichenden Maßnahmen für das Speditionsgewerbe weitere Vorteile.

Wir wissen, daß die Eisenbahnen der Konkurrenz des Lastkraftwagens dadurch beizukommen suchten, daß sie einerseits die Verkehrsleistungen steigerten, andererseits die Tarife senkten. Ebenso

---

[19] Vgl. Handelskammerbericht 1926, S. 157 f.
[20] 1. Januar 1927.
[21] Vgl. Handelskammerbericht 1927, S. 224 f.
Vgl. Jahresberichte der Schweizerischen Expreß A. G.
Vgl. Jahresberichte des Schweizerischen Spediteuren-Verbandes.

verfuhren die Schweizerischen Bundesbahnen: sie räumten der Sesa zuhanden der Verfrachter bedeutende Frachtermäßigungen in Form von Mengenrabatten ein und sorgten auch für eine Vermehrung und Verbesserung des Verkehrs.

Daß die gewährten Rabatte vor allem den Großversendern — somit auch den Spediteuren — zugute kommen mußten, braucht nicht betont zu werden. Man kann geradezu von «Spediteurtarifen» sprechen, denn die bis 30 % gehenden Vergütungen boten dem Spediteur einen starken Anreiz zur Sammeltätigkeit.

Tatsächlich schufen diese Sesa-Rabatte die Vorbedingungen für eine einträgliche Beschäftigung des Spediteurs auch im internschweizerischen Verkehr. Dies geschah durch die «Sesa-Sammelverkehre», wie sie mit der Zeit für die Hauptrelationen des schweizerischen Eisenbahnsystems — die «Städteverbindungen» — eingeführt wurden.

Aber nicht nur der Spediteur, auch sein Kunde zog Vorteile aus diesen Sammelverkehren: der Frachtsatz für Sammelgut lag im Vergleich zum Stückgutsatz niedriger, und der Versand per Sesa-Sammelwaggon erlaubte eine größere Regelmäßigkeit und Sicherheit gegenüber dem Autotransport.[22] Die «versendende Wirtschaft» hat denn auch in großem Umfange von der ihr durch die Vermittlung der Spediteure gebotenen Gelegenheit Gebrauch gemacht, und so gelang es, große Gütermengen, welche die Eisenbahnen an das neue Verkehrsmittel verloren hatten, von der Straße zur Schiene zurück zu leiten.

Trotzdem entwickelte sich das Autotransportwesen weiter. Während es in der Schweiz im Jahre 1927 — dem Jahre der Betriebsaufnahme der Sesa und des Abschlusses des Sesa-Spediteur-Übereinkommens — noch 12 078 Lastwagen[23] gab, so zählte man im Jahre 1931 bereits 20 388 solcher Fahrzeuge.[24] Eine derartige Entwicklung wäre kaum denkbar, wenn nicht in weiten Kreisen die Überzeugung vom wirtschaftlichen Wert des modernen Verkehrsmittels vorhanden gewesen wäre. Auch in Bahnkreisen konnte man sich dieser Einsicht auf die Dauer nicht verschließen. Immer deutlicher zeigte es sich, daß der Lastkraftwagen dank seiner techni-

---

[22] Vgl. Handelskammerbericht 1927, S. 224 f.
Vgl. Vorortsbericht 1933, S. 213.
[23] einschließlich Autobusse und Traktoren.
[24] Vgl. Saitzew, Manuel, Die volkswirtschaftlichen Aufgaben und die wirtschaftspolitische Behandlung der Eisenbahnen. Bern 1932, S. 74.

schen Leistungsfähigkeit für mehr als bloß «lokalen» Verkehr seine Berechtigung hatte.[25]

Jetzt gelangte man zur Einsicht, daß das neue Verkehrsmittel nicht bekämpft oder gar niedergekämpft werden könne: man mußte sich nun einmal mit der Tatsache vertraut machen, daß der Lastkraftwagen ein wichtiger Faktor des modernen Güterverkehrs geworden war.[26]

Hatte man sich mit diesem Gedanken einmal abgefunden, so versuchte man jetzt, anstelle des Kampfes gegen das Automobil ein Zusammenwirken von Bahn und Auto zu erreichen. So kam man auf die Idee einer Verkehrsteilung. Darnach sollte der Nahverkehr dem Lastkraftwagen, der Fernverkehr den Eisenbahnen zufallen. Nach gelungenen Versuchen[27] und auf Grund eines Abkommens zwischen Eisenbahnen und Autotransportverbänden schritt man zur Vorbereitung eines Gesetzesentwurfes, durch welchen schematisch der Nahverkehr bis 30 km dem Automobil, der Fernverkehr über 30 km der Eisenbahn vorbehalten wurde.

Es erhebt sich nun die Frage, wie das Speditionsgewerbe sich zu diesem Vorschlag für eine Verkehrsteilung eingestellt habe. Wenn die in den Speditionsfachberichten der Basler Handelskammer geäußerten Ansichten die allgemeine Stimmung in den Kreisen der Spediteure zum Ausdruck bringen, so war diese Einstellung durchaus positiv: die Verkehrsteilung wurde begrüßt, da sie geeignet sei, das Automobiltransportgewerbe auf gesunde Grundlagen besonders hinsichtlich Kostenberechnung und Rentabilität zu stellen, wodurch die «uferlosen Preisschleudereien gewisser Unternehmer» zum Verschwinden gebracht werden könnten.[28]

Das im Jahre 1935 zur Volksabstimmung vorgelegte Verkehrsteilungsgesetz wurde aber verworfen, aus Gründen, die zum Teil im Wesen der technischen Kapazität des Automobils, zum Teil in den Verhältnissen innerhalb des Autotransportgewerbes liegen mochten.

---

[25] Die Wirtschaftlichkeit des Lastwagentransportes wird zwar auch heute noch bestritten. Vgl. Steiner, Erwin, Feststellungen zur Wirtschaftlichkeit des Gütertransportes auf der Straße durch Motorfahrzeuge, in Zeitschrift für schweizerische Statistik und Volkswirtschaft, 1938, IV., S. 413. — Vgl. auch Art. «Die Eigenwirtschaftlichkeit im Schienen- und Straßentransport». Neue Zürcher Zeitung, No. 388 vom 3. März 1939.

[26] Vgl. «Der Motorlastwagen». Offizielles Organ des Verbandes Schweizer Motorlastwagenbesitzer (ASPA), Bern, seit 1916.

[27] Vor allem ist zu nennen der 1932 unternommene ASTO-Versuch (Auto-Stückgut-Transport-Organisation).

[28] Handelskammerbericht 1933, S. 206 f.

Damit herrschte im schweizerischen Verkehrsleben auch weiterhin große Labilität und Unsicherheit. Die Konkurrenz Bahn—Auto und der Wettbewerb der Autotransportunternehmungen unter sich blieben die Hauptprobleme der Verkehrswirtschaft.

Im Jahre 1937 schien dann ein dringlicher «Bundesbeschluß über den Transport von Personen und Sachen mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Straßen» dem unhaltbar gewordenen Zustand ein Ende bereitet zu haben.[29] Der Grundgedanke dieses Beschlusses läßt sich in Stichworten so festhalten: Freizügigkeit des Automobils, aber Konzessionszwang für den gewerbsmäßigen Automobilverkehr, Freilassung des Werkverkehrs. Aber die Frage der Regelung des schweizerischen Verkehrswesens ist damit nicht endgültig gelöst. Neuerdings wird durch die sogenannte Gütertransportinitiative wiederum der Gedanke der Verkehrsteilung aufgegriffen, und es wird behauptet, der erwähnte Bundesbeschluß begünstige einseitig das Automobil. Besonderen Wert legen die Initianten auf die Einbeziehung des (echten) Werkverkehrs, doch haben gerade in neuester Zeit wehrpolitische Erwägungen die Problematik der Verkehrskonkurrenz und Verkehrsgestaltung stark zugunsten des Lastkraftwagens zu beeinflussen vermocht.

### cc) Der Luftfrachtverkehr.

Die Darstellung der Verkehrsentwicklung seit dem Weltkrieg 1914/18 in ihrer Beziehung zum Speditionsgewerbe verlangt noch eine Betrachtung des Luftfrachtverkehrs.

Während die Gesamtflugleistungen des schweizerischen Luftverkehrs in den Jahren 1922 bis 1938 zunehmen,[30] zeigt sich beim Frachtverkehr — seit 1931 — eher eine rückläufige Bewegung. Wie gering überhaupt die Bedeutung des Luftfrachtverkehrs mengenmäßig selbst in den Jahren des höchsten Verkehrs ist, läßt sich am besten veranschaulichen, wenn wir einen Vergleich mit der Eisenbahn ziehen: ein einziger Güterzug hätte das Gesamtgüteraufkommen des schweizerischen Luftverkehrs des bisher günstigsten Jahres (1931) befördern können; doch wollen wir berücksichtigen, daß sich wertmäßig für den Luftfrachtverkehr ein günstigeres Bild ergäbe.

Der mäßigen Bedeutung des Luftfrachtverkehrs entspricht die geringfügige Beteiligung des Speditionsgewerbes am Flugverkehr.

[29] Vgl. Botschaft des Bundesrates vom 18. Juni 1937.
[30] Vgl. Tabelle VII im Anhang.

Durch die Einführung des durchgehenden Flug-Eisenbahnverkehrs («Flei»), die im Jahre 1928 erfolgte, wurde die Mitarbeit des Spediteurs noch erschwert, denn ausdrücklich heißt es, dieser «Fleiverkehr» solle es ermöglichen, «daß Gütersendungen, die auf Luftfrachtbrief aufgeliefert werden, sowohl mit dem Flugzeug, als mit der Eisenbahn befördert werden können, ohne daß es beim Übergang von einem Beförderungsmittel zum andern der Mitwirkung Dritter bedarf».[31] Daraus geht klar die Tendenz zur Ausschaltung des Verkehrsvermittlers hervor.

Aufschlußreich ist auch zum Beispiel der Umstand, daß anfänglich ein Basler Speditionshaus die Vertretung einer großen ausländischen Luftverkehrsgesellschaft (Imperial Airways) innehatte, daß diese Vertretung später aber auf die «Swissair» Schweizerische Luftverkehrs A. G. übertragen wurde, mit anderen Worten: der — in Betriebsgemeinschaft stehende — Frachtführer hat die Speditionsfunktion selbst übernommen.

Für die Zukunft des Luftfrachtverkehrs hängt sehr viel von der Frage ab, wieweit es möglich sein wird, gewisse Unzulänglichkeiten des heutigen Luftverkehrs zu verkleinern oder gar zu beseitigen. Dabei denken wir einmal an den für den Güterverkehr nachteiligen Umstand, daß das Flugzeug zur Zeit noch «zweien Herren zu dienen» hat: dem Passagier, der gerne des Tages reist, dem Verfrachter, der seine Sendungen, die er bis zum Abend bereit gemacht hat, nachts befördert haben möchte, damit sie am folgenden Morgen dem Destinatär ausgeliefert werden können. Das wird sich ändern, sobald einmal (Spezial-)Frachtmaschinen geflogen werden. Dann wird auch der gewaltige Vorsprung der Bodenverkehrsmittel im Nachtverkehr verringert werden. Analog verhält es sich mit dem Winterverkehr.

Bekannt ist, daß der Kreis der Waren, bei denen der Lufttransport wirtschaftlich zu verantworten ist, ein sehr enger ist: es sind einige hochwertige Güter (Gold), dann eilwertige (Zeitungen) und leichtverderbliche (Schnittblumen) Güter, die mit dem Flugzeug befördert werden. Die Vermehrung der «transportablen» Warengattungen ist weitgehend eine Frage der Tarifpolitik der Luftverkehrsunternehmungen.

Aus technischen Gründen kann der Luftverkehr zur Zeit nur bei größeren Entfernungen mit den anderen Verkehrsarten konkurrieren.

---

[31] Eisenbahnamtsblatt-Verfügung No. 306/1928, S. 267.

Es besteht aber kein Zweifel: Technik und Organisation werden alles versuchen, diese Mängel mit der Zeit zu beheben, um auch dem Frachtverkehr eine Entwicklung zu ermöglichen, wie sie der Passagier- und Postverkehr schon seit einigen Jahren angetreten haben. Dann wird sicherlich auch die Mitarbeit des Spediteurs andere Proportionen annehmen, als dies heute noch der Fall ist.

### e) Die Konkurrenzverhältnisse innerhalb des Speditionsgewerbes. Die Konzentrationsbewegung. Der Ruf nach Staatshilfe.

Nicht weniger charakteristisch für die Entwicklung des Speditionsgewerbes in dem Vierteljahrhundert seit dem Weltkrieg als die zur Darstellung gebrachten Strukturveränderungen der Verkehrswirtschaft sind die Konkurrenzverhältnisse innerhalb des Speditionsgewerbes. Wie wir uns erinnern, hatten die besonderen Verkehrsverhältnisse der Kriegs- und ersten Nachkriegsjahre eine schwungvolle Expansion des Speditionsgewerbes ausgelöst. Aber mit fortschreitender Normalisierung der Transportverhältnisse mußte sich eine «Übersetzung» des Gewerbes und damit eine ungünstige Wettbewerbslage ergeben. Der so bedingte Konkurrenzkampf bewirkte zunächst das «Ausscheiden» einer Reihe von Unternehmungen und zwar gerade solcher, die in den Kriegsjahren gegründet worden waren, während die «alten», auf solider Grundlage aufgebauten Speditionsfirmen, ihre führende Rolle mehr und mehr zurückgewinnen konnten.[32] Die Hoffnungen, die an das Verschwinden jener Kriegsgründungen geknüpft worden waren, sollten sich aber nicht erfüllen. Vielmehr wurde der Konkurrenzkampf mit unverminderter Heftigkeit noch jahrelang fortgesetzt. Da und dort bildeten die so hervorgerufenen Übelstände im Speditionsgewerbe den Anlaß für Industrie- und Großhandelsunternehmungen, eigene Speditionsabteilungen zu errichten.[33] Erst 1925 machte sich, aus der Not heraus, eine Verständigungstendenz bemerkbar. So gelang es, in einzelnen Sammelverkehren Vereinbarungen (Konventionen)[34] zu treffen, «die dort den oft ufer- und sinnlosen

---

[32] Vgl. Vorortsberichte 1921 (S. 343) und 1922 (S. 331).

[33] Über die Problematik der Ausschaltung des Spediteurs durch den Großverfrachter vgl. Salinger, H. D., Die Spedition im internationalen Warenaustausch, in Magazin der Wirtschaft. Berlin 1931, 1. Halbjahr, No. 1, S. 29 ff.

[34] Über die Regelung des Wettbewerbs durch die Konventionen vgl. Stern, Hans, Die Grundlagen des Wettbewerbes und der Geschäftspolitik in der internationalen Spedition. Diss. Wien 1938.

Tarifunterbietungen ein Ende bereiteten und damit für den Spediteur wieder erträgliche Verhältnisse schufen».[35]

Die Entwicklung ging jedoch nicht in dieser Richtung weiter. Im Bericht der Basler Handelskammer vom Jahre 1927 heißt es zum Beispiel, es herrsche innerhalb des Basler Speditionsgewerbes ein «latenter Zerstörungskrieg»! Der Berichterstatter begnügt sich aber nicht mit dieser pessimistischen Feststellung, sondern er sucht Möglichkeiten zur Gesundung der Wettbewerbsverhältnisse im Basler Speditionsgewerbe. Treffend bemerkt er, diese Sanierung müsse «von innen heraus, durch die Spediteure selbst erfolgen», nämlich durch «Verzicht auf immer neue Eroberungs- und Ausdehnungspläne», durch «vernünftige Verständigungen unter den einzelnen Betrieben», die dann aber nicht umgangen werden dürften. Von Vorteil wäre auch die Zusammenlegung einzelner Betriebe.[36]

Wir sehen also, daß eine Sanierung des Speditionsgewerbes aus eigenen Kräften als notwendig und durchführbar erachtet wurde. Tatsächlich war aber unter den Spediteuren das Vertrauen zur Selbsthilfe derart geschwunden, daß einzelne Spediteure den Zeitpunkt für gekommen sahen, ihre bisher unabhängigen Unternehmungen in große Speditionskonzerne eingliedern zu lassen.

Diese Konzentrationsbewegung fällt, was das baslerische Speditionsgewerbe betrifft, im wesentlichen in die Zeit von 1928 bis 1930. Sie stellt sich aber nicht nur als lokale, sondern als internationale Tendenz dar, waren doch gerade amerikanische Konzerne daran stark beteiligt.[37]

Das Aufgehen einer Reihe kleinerer Unternehmungen in Konzernen gestaltete sich für die selbständig bleibenden, gut fundierten Speditionsunternehmungen insofern vorteilhaft, als etwaige Vereinbarungen mit wenigen größeren Unternehmungen nun leichter zu treffen waren, als vorher mit mehreren kleinen.[38]

Die Spediteure, die von der Konzentration eine merkliche Besserung der Wettbewerbsverhältnisse in ihrem Gewerbe erwartet hatten, sahen sich jedoch enttäuscht. Wieder erfahren wir von

---

[35] Handelskammerbericht 1925, S. 181.

[36] Vgl. Handelskammerbericht 1927, S. 222 f.

[37] Über die allgemeine Entwicklung bis anfangs der 20er Jahre vgl. Esch, Ernst, Die Zusammenschlußbewegung in der Spedition, in Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Köln, 1. Jg. 1922, 3, S. 3 ff.

[38] Vgl. Handelskammerbericht 1928, S. 202.

erbitterten Konkurrenzkämpfen — und zwar gerade in den für die meisten Basler Spediteure lebenswichtigen Sammelverkehren mit England, den kontinentalen Seehäfen und Amerika, was umso seltsamer anmutet, als gerade in dieser Zeit der internationale Verkehr im Zusammenhang mit dem Wirtschaftsaufschwung eine kräftige Belebung erfuhr.[39]

Je länger je mehr mußten die Spediteure erkennen, daß diese Entwicklung eine Gefahr für das Speditionsgewerbe überhaupt bedeutete und daß «etwas» geschehen müsse.

Unter Beteiligung der Großzahl der Basler Speditionsunternehmungen kam es so im Jahre 1929 zur Gründung einer Verbindungs- und Vermittlerstelle, der sogenannten Transport-Treuhandstelle. Diese sollte hauptsächlich «eine Sanierung der hiesigen ungesunden Konkurrenzverhältnisse herbeiführen». Als neutrale Instanz fiel ihr die Aufgabe zu, eventuell unter den einzelnen Mitgliedfirmen sich ergebende Differenzen zu beseitigen und darüber hinaus, ihre Hilfe bei der Anbahnung und Durchführung von Verständigungen zu gewähren.[40]

Inwieweit konnte nun diese Einrichtung den zweifellos schwierigen Anforderungen, die an sie gestellt waren, gerecht werden? Dies gelang ihr nur teilweise. Zwar hieß es zunächst, die Treuhandstelle hätte besonders in dem wichtigen Sammelverkehr mit England Erfolge zu verzeichnen gehabt, aber es wird gleich hinzugefügt, daß dies zu einem nicht geringen Teil dem Druck der großen englischen Eisenbahn- und Schiffahrtsgesellschaften zu verdanken gewesen sei, die an einer Stabilisierung der Tarifverhältnisse im Vor- und Nachverkehr lebhaft interessiert waren. Immerhin seien durch die Transport-Treuhandstelle «wieder einigermaßen normale Verhältnisse und Verdienstmöglichkeiten geschaffen worden».[41] Neben der Mitarbeit bei der Durchführung der Konventionen zeigte sich die Verbindungsstelle auch noch wiederholt dadurch nützlich, daß dank ihrer Vermittlungsbemühungen neue Konkurrenzkämpfe vermieden werden konnten.[42] Es dauert aber gar nicht lange, so begegnet diese Selbsthilfe-Organisation der Spediteure beträchtlichen Schwierigkeiten. Im dritten Jahre ihres Bestehens fällt die bittere Bemerkung, ein voller Erfolg sei ihr

---

39 Vgl. Handelskammerbericht 1929, S. 210.
40 Vgl. Handelskammerbericht 1929, S. 210.
41 Vgl. Handelskammerbericht 1929, S. 211.
42 Vgl. Handelskammerbericht 1930, S. 212.

deshalb versagt, weil einzelne Speditionsfirmen «durch Ablehnung ihrer Mitwirkung und vor allem durch eigenes, unvernünftiges und unkaufmännisches Verhalten selber das meiste dazu beitragen, um diese Bestrebungen unnötig zu erschweren und sogar zu sabotieren».[43]

Waren schon die Konkurrenzverhältnisse im internationalen Speditionsgewerbe ungünstig, solange noch der Außenhandel einigermaßen befriedigend funktionierte, so mußte sich die Wettbewerbslage noch bedeutend verschlimmern, als in der ersten Hälfte der 1930er Jahre im Zuge der allgemeinen Wirtschaftsstockung ein starker Rückgang des internationalen Warenaustausches eingesetzt hatte.[44] [45] Besonders schwer betroffen wurde der Exportverkehr, der ja für die meisten Spediteure von ausschlaggebender Bedeutung ist. So wurden im Jahre 1935 nur noch für 822 Millionen Franken Waren aus der Schweiz ausgeführt gegenüber 2 Milliarden Franken im Jahre 1929. Wenn sich nun — wie das im großen und ganzen eben der Fall war — die gleiche Anzahl von Speditionsfirmen um die noch verbliebenen Exportgeschäfte in freiem Wettbewerb bemühte, so kann man sich leicht vorstellen, welches die Folgen waren.

Die ohnehin schwierige Lage des Speditionsgewerbes erfuhr im Jahre 1935 noch durch politische Ereignisse eine weitere Verschärfung. Die wirtschaftlichen Sanktionen der Völkerbundsstaaten gegen Italien anläßlich des Abessinischen Krieges mußten sich gerade für das Basler Speditionsgewerbe, das am Gotthardtransitverkehr von jeher stark interessiert war, besonders ungünstig auswirken.[46]

Da man sich über die Dauer dieser Schwierigkeiten anfänglich begreiflicherweise keine Vorstellung machen konnte, weil fernerhin gerade im Laufe dieses Jahres das bekannte Eingreifen der Rheinschiffahrt in die Sammelladungsverkehre der Spediteure infolge weiterer Forcierung des Stückguttransportgeschäftes beunruhigende Formen angenommen hatte, und da schließlich die Konkurrenz

---

[43] Handelskammerbericht 1931, S. 215.

[44] Sehr empfindlich mußte sich die im September 1931 durchgeführte Abwertung der englischen Währung auf das schweizerische Speditionsgewerbe auswirken.

[45] Vgl. Mayer, Leopold, Wirtschaftskrise und Verkehrswirtschaft, in Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Leipzig, 10. Jg. 1932, S. 1 ff.

[46] In Chiasso, wo das Basler Speditionsgewerbe durch leistungsfähige Filialen vertreten ist, war der Speditionsverkehr monatelang beinahe stillgelegt. Dort kam es zur Entlassung zahlreicher Angestellter und sogar zu einem — allerdings rasch beigelegten — Streik der Speditionsangestellten.

unter den Spediteuren eine weitere Verschärfung erfahren hatte, mag man es verstehen, wenn jetzt «bei manchen Spediteuren selbst Zweifel in die eigene Kraft zur Überwindung dieser Schwierigkeiten aufstiegen und der Ruf nach Staatshilfe immer mehr Anhänger fand».[47]

Der Verband Basler Spediteure — der inzwischen mit der Transport-Treuhandstelle fusioniert hatte — faßte noch im gleichen Jahre (1935) den Beschluß, an den Bundesrat durch die Vermittlung des Schweizerischen Spediteuren-Verbandes eine Eingabe zu richten, in welcher unter Hinweis auf diese Notlage verlangt wurde: 1. die Einführung des Bedürfnisnachweises für die Eröffnung von Speditionsunternehmungen und 2. das Recht zur Allgemeinverbindlicherklärung von Verbandsbeschlüssen.[48] Aber der Bundesrat lehnte ab, wohl in der Meinung, daß das Speditionsgewerbe selbst die Voraussetzungen für eine Sanierung schaffen müsse und daß es dazu auch in der Lage wäre, wenn es sich den Verhältnissen anpassen würde.[49] Vielleicht noch wichtiger war aber die Überlegung, daß einem international tätigen Gewerbe, wie der Spedition, durch nationale Maßnahmen im Grunde nicht geholfen werden könne, da es ein leichtes wäre, diesen aus dem Wege zu gehen. Im Falle Basels etwa würden durch solche Vorkehrungen die benachbarten ausländischen Speditionsplätze St. Louis und Lörrach am meisten Nutzen ziehen, nicht aber das Basler Speditionsgewerbe, es sei denn, daß dieses selbst durch Gründung und Ausbau von Filialbetrieben in den betreffenden Grenzorten an der Verlagerung der Speditionsgeschäfte Anteil hat.

Diese, manchen Spediteuren als fast hoffnungslos erscheinende Lage erfuhr nun aber im Laufe des folgenden Jahres eine günstige Wendung einmal durch die Aufhebung der Sanktionen der Völkerbundsstaaten gegen Italien und sodann durch die Abwertung der schweizerischen Währung. Die Wirkung des ersten dieser Ereignisse bestand in der baldigen Wiederaufnahme des für das Basler Speditionsgewerbe so wichtigen Transitverkehrs von und nach Italien. Die Frankenabwertung förderte den Exporthandel und damit die Sammelladetätigkeit der Spediteure.

Wenn trotzdem keine wesentliche Besserung der Verhältnisse im

---

[47] Handelskammerbericht 1935, S. 237.

[48] Eine Minderheit war der Ansicht, dem Speditionsgewerbe könne durch «staatlichen Eingriff in die Privatwirtschaft» nicht geholfen werden.

[49] Vgl. Jahresberichte des Schweizerischen Spediteuren-Verbandes 1935 (S. 32 ff.), 1936 (S. 7 ff.) und 1937 (S. 8 ff.).

Speditionsgewerbe eintrat, so lag dies an der andauernd ungünstigen handelspolitischen Situation und nicht minder an der Konkurrenzierung der Sammelverkehre durch die Rheinschiffahrt. Die begreifliche Sorge um den Weiterbestand einer Reihe von Sammelverkehren drängte zur Aufnahme von Verständigungsverhandlungen zwischen den Rheinreedereien und den Spediteuren, und wir wissen, daß erst im Jahre 1939 im Rahmen des Rhein-Bahnabkommens eine Einigung erzielt werden konnte.

Inzwischen traten gerade im Zusammenhang mit weiteren folgenschweren politischen Ereignissen auch für das Speditionsgewerbe zahlreiche neue Probleme auf. Es ist aber nicht daran zu zweifeln, daß der Spediteur auch in diesem nun zur Tatsache gewordenen Kriege und in den vielleicht noch schwierigeren Nachkriegszeiten wiederum, wie damals, ein rastloser, fachmännischer und treuer Helfer im internationalen Güterverkehr wird sein können.

# Anhang

Tabelle I: Frachtberechnung Basel-Mailand 1829.[1]

Von Basel nach Mailand 50 kg gewöhnliches Gut:

| | | Sätze des Jahres 1829 Rappen |
|---|---|---|
| Kanton Basel | | |
| . . . | | |
| Speditionsprovision | | 30 |
| Kanton Luzern | | |
| . . . | | |
| Speditionsprovision | | 30 |
| Kanton Uri | | |
| . . . | | |
| Speditionsprovision | | 27 |
| Kanton Tessin | | |
| . . . | | |
| Speditionsprovision | | |
| in Bellenz | 26 Rappen | |
| in Magadin | 14 Rappen | 40 |
| Total Speditionsspesen von Basel bis Mailand | | 127 |
| Totalfracht einschließlich Zölle und alle Spesen | | 938 |

Tabelle II: Platzspesen Basel 1829.[2]

| | Rappen |
|---|---|
| Für Cantonalzoll | 15 |
| Krangeld | 2 |
| Auflad, Wagenzoll | 1½ |
| Bestäter | 3½ |
| Spanner | 7½ |
| Speditionsprovision | 30 |
| Total | 59½ |

[1] [2] Aus: Gutachten der kommerziellen Abteilung der Kommission für Handel und Transit an diese letztere vom 6. Juni 1829. Staatsarchiv Basel-Stadt.

Tabelle III: Basler Güterverkehr 1841 und 1848.[3]

Es gingen in Basel ein per

| | Fuhrwerk | Schiff | Eisenbahn | Total |
|---|---|---|---|---|
| 1841 in 1000 Ztr. | 465 | 232 | — | 697 |
| in % | 66,7 | 33,3 | — | 100 |
| 1848 in 1000 Ztr. | 394 | 53 | 474 | 921 |
| in % | 42,8 | 5,7 | 51,5 | 100 |

Tabelle IV: Basler Eisenbahngüterverkehr 1938.[4]

| | Frachtbriefe in 1000 Stück | Gewicht in 1000 To. | Einnahmen in Mill. Fr. |
|---|---|---|---|
| Basel SBB | 1 195,2 | 1 865,3 | 20,5 |
| Basel (SBB, SNCF, DRB, St. Johann, Rheinhafen) | 2 174,9 | 6 647,0 | 41,8[5] |
| Zürich (alle Bahnhöfe) | 1 673,1 | 800,1 | 19,3 |
| Genève-Cornavin | 593,0 | 671,2 | 8,9 |
| Bern-Hauptbahnhof | 696,0 | 273,4 | 7,0 |
| Chiasso | 94,2 | 252,0 | 5,0 |
| Alle Stationen der SBB | * | 13 294,5 | 150,9[6] |

[3] Aus: Verwaltungsberichte der Kaufhauskommission pro 1841 und 1848. Kaufhaus-Acten. Staatsarchiv Basel-Stadt.

[4] Zusammengestellt aus dem Jahresbericht der Basler Handelskammer 1938, S. 74.

[5] Ohne Einnahmen Basel DRB.

[6] Statistisches Jahrbuch der Schweizerischen Bundesbahnen 1938, S. 101.

Tabelle V: Güterverkehr der Basler Stationen der Schweizerischen Bundesbahnen 1938.[7]

| | Versand in 1000 To. | Empfang in 1000 To. | Total in 1000 To | Rang |
|---|---|---|---|---|
| Basel-Kleinhüningerhafen | 1 789,4 | 210,7 | 2 000,2 | 1. |
| Basel-St. Johann | 550,3 | 163,3 | 713,6 | 3. |
| Basel SBB (Wolf) | 1 092,8 | 772,5 | 1 865,3 | 2. |
| Total | 3 432,5 | 1 146,5 | 4 579,1 | |

---

Tabelle VI: Güterbootverkehr auf dem Rhein 1923—1937.[8]

Zahl der Güterboote (Motorboote)

| Jahr | Holland | Deutschland | Schweiz |
|---|---|---|---|
| 1923 | 54 | — | — |
| 1933 | 1 138 | 107 | 11 |
| 1935 | 1 360 | 161 | 43 |
| 1937 | * | 282 | 65 |

---

[7] Aus: Statistisches Jahrbuch der Schweizerischen Bundesbahnen 1938, S. 105 f. — Die Tabelle zeigt, daß die drei Basler Bahnhöfe der Schweizerischen Bundesbahnen im Güterverkehr des Jahres 1938 — von den insgesamt 681 SBB-Güterstationen — die ersten drei Ränge einnehmen. — Der Anteil der Spediteure am Eisenbahngüterverkehr beträgt schätzungsweise 70 bis 80 %. Nach Sax (Eisenbahnen, a. a. O. S. 77) ist es übrigens erwiesen, daß «der größte Teil des Bahnverkehrs sich durch Vermittler abspielt»; ähnlich äußert sich Engländer (Theorie des Güterverkehrs und der Frachtsätze, Jena 1924, S. 230).

[8] Aus: «Der Strom», Werkzeitschrift der Betriebsgemeinschaft Rheinschiffahrts-Aktiengesellschaft vorm. Fendel etc., Mannheim, 2. Jg. 1938, 7, S. 132. — Die Tabelle veranschaulicht das Vordringen des Güterbootverkehrs vom Nieder- zum Mittel- und Oberrhein.

## Tabelle VII: Schweizerischer Luftverkehr 1922—1938.[9]

| Jahr | Flugkilometer in Tausenden | Fracht in Tonnen |
|---|---|---|
| 1922 | 95,3 | — |
| 1925 | 940,1 | 93,8 |
| 1928 | 1 494,2 | 278,5 |
| 1931 | 2 170,2 | 474,2 |
| 1934 | 2 383,8 | 418,0 |
| 1936 | 2 785,6 | 267,0 |
| 1938 | 3 465,6 | 322,2 |

## Tabelle VIII: Basler Zollverkehr 1938.[10]

| Zolleinnahmen | in Mill. Fr. |
|---|---|
| Schweiz | 307,5 |
| Basel | 123,7 |
| Genf | 25,7 |
| Zürich | 22,0 |
| Romanshorn | 11,0 |
| Chiasso | 8,5 |

[9] Aus: «20 Jahre schweizerischer Luftverkehr». Im Auftrag der Swissair zusammengestellt von Dr. W. Dollfuß, Zürich 1939.

[10] Handelskammerbericht 1938, S. 70. — Die Tabelle zeigt, daß Basel den wichtigsten schweizerischen Zollplatz darstellt: nicht weniger als 40,2 % der schweizerischen Zolleinnahmen des Jahres 1938 entfielen auf Basel! Dementsprechend ist auch die Bedeutung des Zollgeschäftes der Basler Spediteure. —

## Curriculum vitae.

Ich, Walter Arthur Eggli, von Laufen-Uhwiesen (Kt. Zürich), wurde in Neuhausen (Kt. Schaffhausen) am 3. Oktober 1904 geboren als Sohn des Konrad Eggli, gew. Mechaniker und Werkmeister, und der Sophie geb. Moser. Meine Schulbildung erhielt ich in der Elementar- und Realschule Neuhausen (1911—1918) und in der Kantonsschule Schaffhausen (realistische und Seminarabteilung, 1918—1924); diese verließ ich im März 1924 nach bestandener Staatsprüfung mit dem schaffhauserischen Wahlfähigkeitszeugnis für Elementarlehrer. Von 1924 bis 1927 besuchte ich an der Handelshochschule St. Gallen die Vorlesungen und Übungen der Herren Professoren Brogle, Bürke, Debes, Fischer, Jovanovits, Lüdeke, Näf, Polin, Pult, Schmidt, Schulze, Temperli, Volmar, Werder. Im Sommer 1927 erwarb ich das Handelslehrerpatent. Daran schlossen sich eine einjährige Bureaupraxis in der Trybol A. G., Neuhausen, und drei Wanderjahre (1929—1931) an, die mich nach Frankreich und Spanien führten. Nach meiner Rückkehr war ich zwei Jahre als Handelslehrer im Institut Felsenegg auf dem Zugerberg und ein Jahr als Kursleiter im Freiwilligen Arbeitsdienst für Jungkaufleute auf Strahlegg bei Steg (Kt. Zürich) tätig. Im April 1935 trat ich das Amt eines Hauptlehrers für Handelsfächer an der Handelsschule des Kaufmännischen Vereins Basel (Pflichtschule für kaufmännische Lehrlinge) an. Im gleichen Jahr nahm ich meine Studien wieder auf und besuchte — neben meiner Berufstätigkeit — an der Universität Basel Vorlesungen und Übungen der Herren Professoren Baumgarten, Brogle, Haab, Mangold, Ritschl, Ruck, Salin, Simonius. — Meine Dissertation «Das Basler Speditionsgewerbe» entstand unter der Leitung von Herrn Prof. Dr. F. Mangold.